
A
ARCHITEKTUR
DER DDR
1075
Preis 5,— Mark
OCT 30 1975
LIBRARY
OPTIKER
KOKOSPALME
PORZELLAN RICHARD GRAF KRISTALL



**Die Zeitschrift „Architektur der DDR"**
**erscheint monatlich**
**Heftpreis 5,– M, Bezugspreis vierteljährlich 15,– M**

Bestellungen nehmen entgegen:
Заказы на журнал принимаются:
Subscriptions of the journal are to be directed:
Il est possible de s'abonner à la revue:

**In der Deutschen Demokratischen Republik:**

Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der VEB Verlag für Bauwesen, Berlin

**Im Ausland:**

Für Buchhandlungen:

Buchexport, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik
DDR, 701 Leipzig
Leninstraße 16

Für Endbezieher:

Internationale Buchhandlungen in den jeweiligen Ländern bzw. Zentralantiquariat der DDR
DDR 701 Leipzig
Talstraße 29

## AN UNSERE LESER IM AUSLAND

Erneuern Sie bitte rechtzeitig das bestehende Abonnement für das Jahr 1976, damit keine Unterbrechung in der Weiterbelieferung der Zeitschrift eintritt.

## Нашим читателям за рубежом

Пожалуйста, не забудте своевременное возобновить подписку на журнал «Architektur der DDR» для того, чтобы обеспечить непрерывное получение и в 1976 г.

## TO OUR FOREIGN READERS

Please, renew your subscription to „Architektur der DDR" in due course to ensure continuous supply in 1976.

## A NOS LECTEURS ÉTRANGERS

S'il vous plait, renouvelez à temps souscription à „Architektur der DDR" pour éviter des interruptions de livraison en 1976.

**Redaktion**

Zeitschrift „Architektur der DDR"
VEB Verlag für Bauwesen
108 Berlin,
Französische Straße 13–14
Telefon: 204 12 67 · 204 12 68
Lizenznummer: 1145 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik
P 3/35/75 bis P 3/37/75

**Verlag**

VEB Verlag für Bauwesen, Berlin
Französische Straße 13–14
Verlagsleiter: Georg Waterstradt
Telefon: 204 10
Telegrammadresse: Bauwesenverlag Berlin
Fernschreiber- Nr. 011 441 Techkammer Berlin (Bauwesenverlag)

**Gesamtherstellung:**

Druckerei Märkische Volksstimme, 15 Potsdam
Friedrich-Engels-Straße 24 (I/16/01)
Printed in GDR



**Im nächsten Heft:**

Aufgaben des Städtebaus und der Architektur in Erfüllung des Wohnungsbauprogramms der DDR
Architekturwettbewerb 1975
Wohngebiet Biesdorf/Marzahn in Berlin
Neue Tendenzen bei der Planung von Wohngebieten
Stand und Entwicklungsperspektiven der sowjetischen Architektur
Wohnungsbau in Magdeburg und Frankfurt (Oder)
Kulturpark in Brandenburg
Umgestaltung der Innenstadt von Zeitz
Freizeitzentrum auf der iga in Erfurt
Rekonstruktion des Rathauses in Torgau

**Redaktionsschluß:**

Kunstdruckteil: 30. Juni 1975
Illusdruckteil: 9. Juli 1975

**Titelbild:**

Fußgängerboulevard Klement-Gottwald-Straße in Halle während des 3. Festivals der Jugend der UdSSR und der DDR
Foto: Werner Ziegler, Halle

**Fotonachweis:**

Wilfried Pfau, Berlin (1); Joachim Fritz, Institut für Denkmalpflege Berlin (6); Josef Münzberg, Halle (2); Hans-Christian Riecken, Halle (11); Werner Ziegler, Halle (3); E. N. Judinskowo, Taschkent (7); V. Jurkstas, Vilnius (1); M. Sakalauskas, Vilnius (2); B. Aleknavicius, Vilnius (2); Gerhard Krenz, Berlin (26); Hubert Scholz, Berlin (12); Herbert Ricken, Berlin (4); Günther Kabus, Berlin (6); Peter Pietschmann, Leipzig (2); Foto-Atelier Goethe, Cottbus (1)



# ARCHITEKTUR DER DDR 9'75

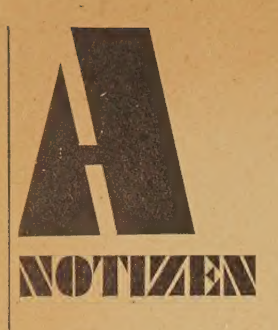
XXIV. JAHRGANG · BERLIN · SEPTEMBER 1975



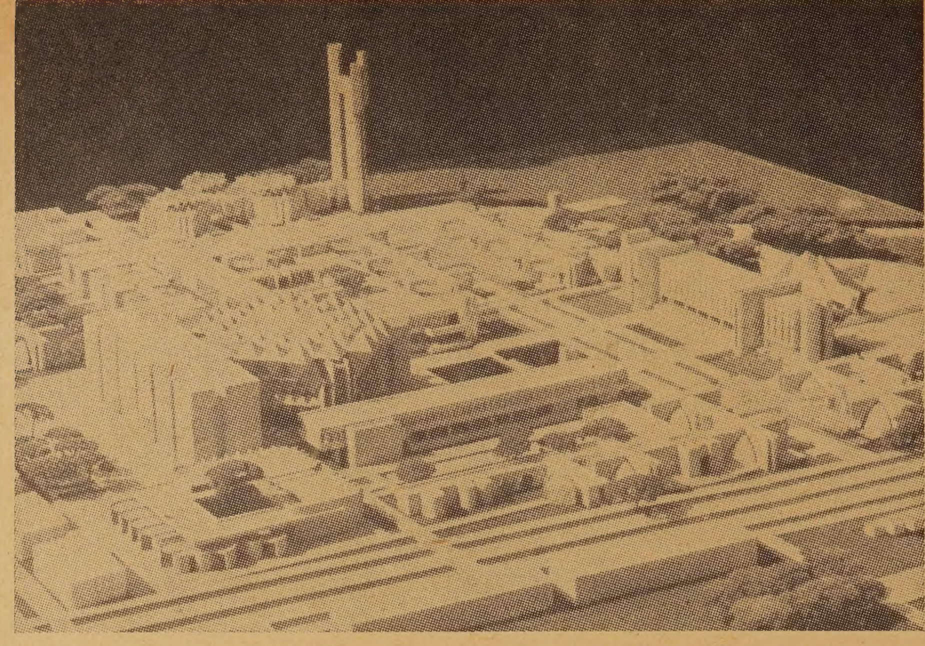

**Herausgeber:** Bauakademie der DDR und Bund der Architekten der DDR

**Redaktion:** Prof. Dr. Gerhard Krenz, Chefredakteur
Dipl.-Ing. Claus Weidner, Stellvertretender Chefredakteur
Detlev Hagen, Redakteur
Ruth Pfestorf, Redaktionelle Mitarbeiterin

**Gestaltung:** Erich Blocksdorf



# NOTIZEN



Projekt für die Gestaltung des Zentrums der Stadt Chiwa im Nordwesten der Usbekischen SSR (Architekten S. Sutjagin, S. Ponomarew und J. Klipikow)

## Mit Initiative und Aktivität zum 7. Kongreß des BdA/DDR

In Auswertung der 14. Tagung des ZK der SED und der 6. Baukonferenz befaßte sich der Bundesvorstand des BdA/DDR auf seiner Beratung am 26. und 27. 6. 1975 in Karl-Marx-Stadt mit der Vorbereitung des 7. Kongresses des BdA/DDR.

In seinen einleitenden Ausführungen legte BdA-Vizepräsident Prof. Dr. Krenz einige Schwerpunkte und Probleme der inhaltlichen Vorbereitung des 7. Bundeskongresses dar. Die 6. Baukonferenz, deren Ergebnisse in allen Organen des BdA sorgfältig ausgewertet werden, gebe die Orientierung dafür, wie auf dem Wege der Intensivierung der gesellschaftlichen Produktion im Bauwesen auch neue Möglichkeiten für die Erhöhung der Qualität und ein höheres Niveau der architektonischen Gestaltung erschlossen werden können.

Die Vorbereitung und Durchführung des 7. Kongresses des BdA/DDR solle genutzt werden, um dafür die besten Erfahrungen unserer Architekturpraxis und neue Erkenntnisse der Bauforschung auszuwerten und in konstruktiver Weise Vorschläge zu unterbreiten, wie das Architekturschaffen in der DDR noch wirksamer zur Gestaltung einer der sozialistischen Gesellschaft entsprechenden Umwelt beitragen kann.

Für den erkrankten Kollegen Prof. Dr. Urbanski trug Kollege Alfred Hoffmann Grundgedanken der politisch-inhaltlichen Konzeption für das Hauptreferat auf dem 7. Bundeskongreß vor.

Bundessekretär Werner Wachtel berichtete über den erfolgreichen Verlauf aller Bezirkskonferenzen und über den Stand der organisatorischen Vorbereitungen für den 7. Bundeskongreß.

Im Mittelpunkt der Diskussion standen Fragen der inhaltlichen Vorbereitung des Bundeskongresses und Vorschläge, wie der BdA/DDR durch die schöpferische Tätigkeit seiner Mitglieder einen eigenen Beitrag zu den Initiativen zum IX. Parteitag der SED leisten kann.

Dazu beschloß der Bundesvorstand ein Schreiben an das Zentralkomitee der SED, das dessen Erstem Sekretär, Erich Honecker, übermittelt wurde. In dem Schreiben wird zum Ausdruck gebracht, daß die Mitglieder des BdA/DDR ihre Kraft und ihr ganzes Können einsetzen werden, um den hohen sozialen und kulturellen Zielen des Wohnungsbauprogramms immer besser gerecht zu werden.

Der Bundesvorstand wird die Initiative aller Architekten im sozialistischen Wettbewerb in den Baukombinaten, in den staatlichen und wissenschaftlichen Einrichtungen auf

- die Erhöhung der architektonischen Qualität im komplexen Wohnungsbau bei Einhaltung der Aufwandsnormative
- die Schaffung niveauvoller Projekte mit hohem Nutzeffekt im Industrie- und Landwirtschaftsbau
- die Erhöhung des Vorlaufes in der städtebaulichen Planung unter Anwendung neuer Erkenntnisse des sowjetischen Städtebaus
- die Mitwirkung in Neuererkollektiven zur Intensivierung der Bau- und Projektierungsprozesse sowie auf
- die sachkundige Unterstützung der Bürger im „Mach-mit!"-Wettbewerb lenken.

Der Bundesvorstand bestätigte die Konzeption für die Vorbereitung des Bundeskongresses, Entwürfe für den Rechenschaftsbericht und ein neues Statut sowie Kandidatenvorschläge für die Neuwahl. Er beschloß ferner den Grobarbeitsplan und den Grobfinanzplan für 1975.

Am Abend des ersten Beratungstages hatten die Kollegen Dr. Herbert Ricken, Dipl.-Ing. Hubert Scholz und Prof. Dr. Krenz vor dem Bundesvorstand über den UIA-Kongreß in Madrid und die Generalversammlung der UIA in Venedig berichtet.

## Ausstellung „Landschaft und Architektur"

**Der Bund der Architekten der DDR und der Bund der Architekten der UdSSR veranstalteten gemeinsam die Ausstellung „Landschaft und Architektur", die einen interessanten Einblick in die Arbeitsergebnisse der sowjetischen Landschaftsarchitekten gibt.**

**Die Ausstellung wurde am 19. Juni 1975 vom Präsidenten des BdA/DDR, Prof. Edmund Collein, im Beisein eines Vertreters der Botschaft der UdSSR und zahlreicher Architekten in der Berliner Stadtbibliothek eröffnet und soll danach auch in anderen Städten der DDR gezeigt werden.**

**Das Mitglied des Büros des BdA/DDR, Kollege Dipl.-Ing. Martin Wimmer, der die anwesenden Gäste bei einem Rundgang durch die Ausstellung führte, erläuterte dabei das vielfältige Bemühen der sowjetischen Architekten, die Natur in die Gestaltung der menschlichen Umwelt einzubeziehen.**

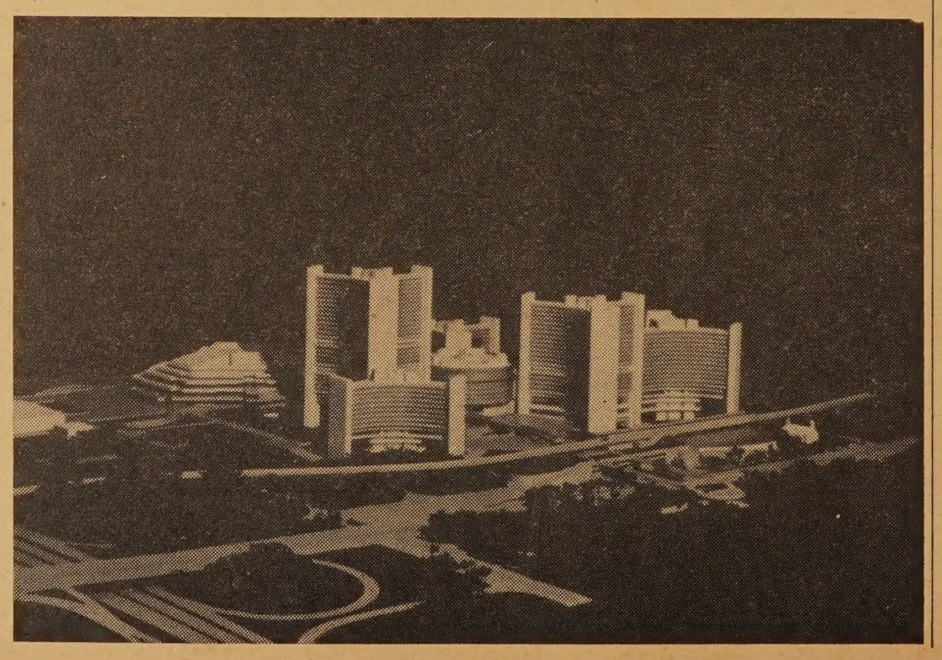
**Ein Leitmotiv der Ausstellung war die These, daß der Mensch seit jeher die Naturlandschaft gestaltet, jetzt aber das Problem der Gestaltung einer künstlichen Landschaft auf die Tagesordnung getreten sei. Dies wurde am eindrucksvollsten an der Gestaltung der neuen Städte Tschewtschenko und Nawoi demonstriert, die in Steppen- und Wüstenlandschaften entstanden und in erstaunlich kurzer Zeit begrünt wurden. An zahlreichen Beispielen, etwa am Generalplan von Moskau, an der Anlage von Parks, Alleen und Uferstraßen, an der Eingrünung von Industriezonen und an der Gestaltung neuer Wohngebiete wurde deutlich, daß in der Sowjetunion die Sorge um den Menschen nicht Theorie bleibt, sondern normale Architekturpraxis geworden ist. Unterstrichen wurde dies auch durch einige fast utopisch wirkende, aber ganz reale Projekte für den neuen Moskauer Zoo, den geplanten Kinderpark „Wunderland" und einen überdachten Park einer Arbeitersiedlung im Polargebiet.**

## Hochschule wertet 6. Baukonferenz aus

Forschungsschwerpunkt der Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen wird in den kommenden Jahren die Thematik des Ersatzwohnungsbaus sein. Die Weimarer Wissenschaftler, Dozenten und Studenten kommen damit einer Forderung der 6. Baukonferenz nach, für die nach 1980 verstärkt einsetzende Umgestaltung innerstädtischer Altbaugebiete wissenschaftlichen Vorlauf zu schaffen. Unter Ersatzwohnungsbau ist die komplexe Umgestaltung alter Stadtteile zu verstehen. Dabei wird ein Teil der Altbausubstanz abgerissen und durch neue Wohnungen ersetzt. Der Bezirk Erfurt hat jedoch zu 75 Prozent erhaltungswürdige Altbausubstanz, die es dementsprechend sinnvoll mit den neuen Bauten zu verbinden gilt.

Grundlage für die baulichen Veränderungen bildet die Wohnungsbauserie 70. Für die Technologen und Architekten bedeutet dies, neue gestalterische und technologisch gangbare Elemente in das bestehende Sortiment einfließen zu lassen. Erste Entwürfe sehen eine sinnvolle Verbindung zwischen bereits bestehenden und den neuen Bauten vor. Dazu ist geplant, Läden, Dienstleistungseinrichtungen und gesellschaftliche Zentren in den Erdgeschossen der Häuser einzurichten. Unterschiedliche Dachkonstruktionen sollen z. B. eine Eintönigkeit des Straßenbildes vermeiden helfen. Bei der effektiven Lösung dieser langfristigen Aufgabe arbeiten Hochschule und das Erfurter Wohnungsbaukombinat eng zusammen. Es ist geplant, in der 1200jährigen Stadt Gotha einen Muster- und Experimentalbau zu errichten, bei dem die Forschungsergebnisse einfließen werden.

Projekt der im Bau befindlichen UN-City in Wien (Architekt J. Staber)



## Umweltschutz und volkswirtschaftliche Effektivität eng verbunden

Als Beitrag zu hoher volkswirtschaftlicher Effektivität wird in den RGW-Ländern der Umweltschutz betrachtet. Dieser Grundsatz bestimmte die 6. Tagung des Rates für Umweltfragen beim RGW-Komitee für Wissenschaft und Technik, die vor einiger Zeit in Moskau stattfand. Die Tagung beriet darüber, wie das umfassende Programm wissenschaftlich-technischer Zusammenarbeit bis 1980 realisiert und welcher Beitrag von den einzelnen Ländern dazu geleistet werden kann.
Wie der Vorsitzende des Gremiums, der Stellvertreter des Ministers für Umweltschutz und Wasserwirtschaft der DDR, Guido Thoms, erklärte, galt die besondere Aufmerksamkeit der Ratsmitglieder den technologischen Problemen bei der Rückgewinnung wertvoller, aber für die Umwelt schädlicher Stoffe aus industriellen Abprodukten. So wurden konkrete Forschungsthemen zur Entwicklung von Verfahren abgestimmt, mit denen Schadstoffe aus den Abgasen der Industrie zurückgehalten und im Produktionsprozeß wiederverwendet werden können. Das betrifft z. B. den wertvollen Rohstoff Schwefel, der beim industriellen Einsatz von Kohle und Erdöl als Abfallstoff entsteht.
Die nunmehr zweijährige Zusammenarbeit im RGW-Rat für Umweltfragen hat bereits zu Ergebnissen geführt, die in Umweltschutzrichtlinien oder in vorbeugende Maßnahmen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes der einzelnen Länder eingegangen sind.
Jetzt wurden für organische Abfallstoffe aus der Landwirtschaft und dem kommunalen Bereich solche Verwendungsformen festgelegt, die gleichermaßen den hygienischen Bedingungen und den Erfordernissen der industriell betriebenen landwirtschaftlichen Produktion entsprechen. Im Zeichen der volkswirtschaftlichen Zielstellung, die Aufgaben des Umweltschutzes aufs engste mit der rationellen Nutzung natürlicher Ressourcen und der Rückgewinnung wertvoller Rohstoffe zu verbinden, steht auch ein für 1976 geplantes internationales Symposium.

## Modell der Lagune von Venedig

Ein etwa 100 mal 200 Meter großes Modell der Lagune von Venedig ist von Wissenschaftlern des staatlichen italienischen Instituts für Meeresforschung in Padua geschaffen worden. Es soll dazu dienen, mit Hilfe der elektronischen Rechentechnik Angaben über Ebbe und Flut, über Wasserstände und Strömungsgeschwindigkeiten des Wassers in den Kanälen der Stadt zu ermitteln. Dazu wurden einem Prozeßrechner entsprechende Sollwerte vorgegeben. Die gewonnenen Angaben sollen zunächst auf Magnetbänder gespeichert und später ausgewertet werden.
Mit dieser Arbeit wollen die Wissenschaftler unter anderem die Ursachen für das langsame Absinken der Lagunenstadt untersuchen. Seit rund 40 Jahren wird festgestellt, daß sich Venedig jährlich um etwa 15 Millimeter senkt. Dieses Absinken des Festlandes wird unter anderem darauf zurückgeführt, daß die Industriebetriebe der Stadt und der Umgebung zu viel Grundwasser verbrauchen und so das komplizierte ökologische Gleichgewicht der Lagunenstadt stören. Auch die Ursachen für die zunehmenden, für die Kanalbefestigungen bedrohlichen Wasserströmungen in Venedigs Kanälen sollen auf diese Weise erforscht werden. (Siehe auch S. 552.)

## VR Polen erhöht Wohnungsbau

In der Volksrepublik Polen werden große Anstrengungen unternommen, um die Wohnungsprobleme des Landes in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren zu lösen.
Ähnlich wie in der DDR konzentriert man sich zur raschen Steigerung des Wohnungsbaus in den kommenden Jahren auf die Vervollkommnung der Plattenbauweise, die auf lange Sicht als die effektivste und entwicklungsfähigste Bauweise angesehen wird.

Bild rechts: Wohnbauten im Wohnkomplex Teofilow in Łodz

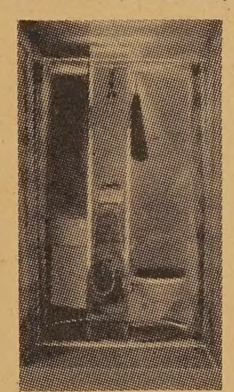


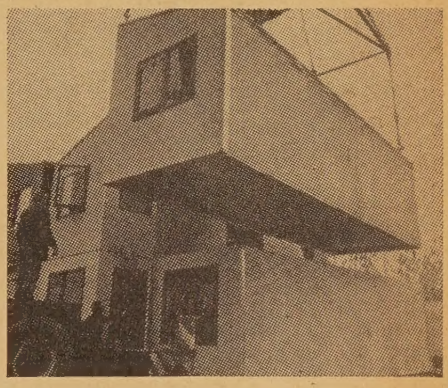
## Tunnelprojekt – Opfer der Krise

Der mit großem Presseaufwand als „Projekt des Jahrhunderts" angekündigte Eisenbahntunnel unter dem Ärmelkanal, der Frankreich und England verbinden sollte, wird nun auf Grund eines entsprechenden Entschlusses der Regierung Großbritanniens nicht gebaut werden. Finanzierungsprobleme hatten sich bereits 1974 abgezeichnet.
Die Tunnelgesellschaften in beiden Ländern werden aus Steuergeldern entschädigt. Englische Fachleute schätzen die Gesamtsumme dafür auf rund 220 Millionen Mark.

## Sanitäreinrichtung auf 2 m²

Nur 2 m² Fläche erfordert eine komplette Sanitärkabine, die in der Schweiz entwickelt wurde.
Die Sanitärkabine, die ein WC, eine Dusche und ein Waschbecken umfaßt, ist für die Modernisierung von Altbauwohnungen gedacht.
Die einzelnen Sanitärobjekte befinden sich an einer drehbaren Konstruktion und können je nach Bedarf in Frontstellung zur Kabine gedreht werden.
Das „BB"-Drehbad soll nach Presseberichten in vier Stunden montiert werden können.





Experimentalbau von zweigeschossigen Reihenhäusern aus Raumzellen in der niederländischen Stadt Zoetermeerse

## Bauflaute in der BRD hält an

Eine „Halde" von gegenwärtig 350 000 leer stehenden Wohnungen und Eigenheimen, die anhaltende Stagnation der Bautätigkeit und der Zusammenbruch selbst renommierter Baufirmen kennzeichnen die Situation in der Bauwirtschaft der BRD. Von der Konkurswelle werden auch immer mehr Unternehmen des Ausbaugewerbes erfaßt. Ursachen für diese Erscheinungen sind unter anderem die im Vergleich zu 1973 um die Hälfte geringeren Investitionen im Wohnungsbau (absolut rund 30 Milliarden DM) und Fehlspekulationen auf das Anhalten des Baubooms.

Schaubild des zum großen Teil fertiggestellten Großflughafens Schiphol bei Amsterdam



# Erfahrungen und Vorschläge von BdA-Betriebsgruppen

**Intensivierung und Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts im Mittelpunkt der Arbeit**
**Gemeinschaftsarbeit zur Erhöhung der architektonischen Qualität**
**Rahmenverträge mit Kombinatsleitung**
**Mitarbeit in Neuererkollektiven**
**Betriebliche Ideenwettbewerbe**
**Rechtzeitige Diskussionen und Werkstattgespräche**
**Weiterbildung und Exkursionen**
**Zusammenarbeit mit Architekten befreundeter sozialistischer Länder**
**Der Bund ist so gut, wie wir ihn mit Leben erfüllen**




**In der Arbeit unseres Architektenverbandes gewinnt die gesellschaftliche Tätigkeit der Betriebsgruppen und damit auch der Erfahrungsaustausch zwischen ihnen zunehmend an Bedeutung. Mit dem Blick auf den 7. Bundeskongreß stellte die Redaktion deshalb an Vorsitzende von Betriebsgruppen des BdA/DDR die folgenden Fragen:**

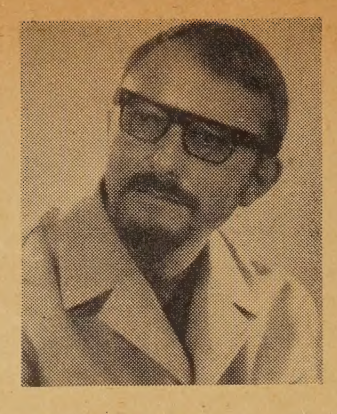
**1. In Vorbereitung unseres 7. Bundeskongresses wurde auch in Ihrer Betriebsgruppe der Vorstand neu gewählt. Welche Aufgaben hat sich der Vorstand für die nächste Zeit vorgenommen?**

**2. Welche Rolle wird dabei die Auswertung der 6. Baukonferenz spielen? Wie kann die Betriebsgruppe zur Intensivierung der Produktion, zur Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und zur Materialökonomie beitragen?**

**3. Fragen der architektonischen Qualität gewinnen zunehmend an Gewicht. Wie nimmt die Betriebsgruppe Einfluß auf eine hohe Qualität und eine die schöpferische Arbeit fördernde Atmosphäre? Gibt es dafür schon konkrete Beispiele?**

**4. Ist die Meinung der Betriebsgruppe des BdA/DDR in der Leitung des Kombinats gefragt? Oder bleiben in dieser Hinsicht Wünsche offen?**

**5. Abschließend noch eine Frage zur weiteren Vorbereitung des 7. Bundeskongresses des BdA/DDR: Welche guten Erfahrungen Ihrer Betriebsgruppe würden Sie anderen Betriebsgruppen zur Nachahmung empfehlen?**



**Architekt Eberhard Wehner**
**Vorsitzender der Betriebsgruppe des BdA/DDR im Industriebaukombinat Rostock Sitz Stralsund**

**Zu Frage 1:**

Entsprechend unserem Statut sehen wir unsere Hauptaufgabe in der ständigen politischen und fachlichen Weiterbildung der Architektenschaft. Um diese Aufgabe zu erfüllen, führen wir Werkstattgespräche, Problemdiskussionen, Vorträge und Exkursionen durch. Bei den Werkstattgesprächen kommt es uns neben der fachlichen Information darauf an, die Konzeption in einem Stadium vorzutragen, wo Hinweise zur Funktion und Gestaltung noch eingearbeitet werden können. Problemdiskussionen werden wir weiterhin mit der Betriebsleitung führen. Dabei wird sich die Betriebsgruppe stärker als bisher für betriebliche Schwerpunkte einsetzen und die Zusammenarbeit mit der Sektion der KDT aktivieren. Die gute Zusammenarbeit, die sich in den letzten Jahren mit der Betriebsgruppe des Betriebsteiles FPT Rostock entwickelt hat, wollen wird fortführen und vertiefen. Ebenfalls werden wir die Öffentlichkeitsarbeit verbessern, indem erreichte Ergebnisse und die gesteckten Ziele mehr als bisher in der Presse popularisiert werden.

**Zu Frage 2:**

Die 6. Baukonferenz wurde in den Abteilungen unseres Betriebes gründlich behandelt. Zur Erfüllung der vor uns stehenden Aufgaben bei der Intensivierung sehen wir für die Betriebsgruppenarbeit als Schwerpunkt die Behandlung von Vorschlägen zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität und zur Senkung des Materialverbrauchs. Dabei ist die Verwendung der betrieblichen Rationalisierungsmittel und die Anwendung von WV- und Angebotsprojekten wichtig.

Eine entscheidende Voraussetzung für die Intensivierung der Produktion auf der Baustelle und der Materialökonomie wird mit unseren Projekten geschaffen. Deshalb legen wir bei unseren Werkstattgesprächen großen Wert auf den rationellen Grundriß und eine materialsparende Konstruktion, auf eine kritische Beurteilung der Aufgabenstellung und der Technologie, auf möglichst vollständige Montage und Verzicht auf Handwerkelei.

**Zu Frage 3:**

In der Diskussion bei der Wahlversammlung der Betriebsgruppe wurden u. a. die Möglichkeiten behandelt, Architekturwettbewerbe als Ideenwettbewerbe im betrieblichen Rahmen durchzuführen. Dabei kommt es darauf an, mit einem möglichst geringen Zeitaufwand viele Ideen für eine bestimmte Programmstellung zu erhalten. Die Betriebsgruppe stellt sich hierbei die Aufgabe, geeignete Projekte rechtzeitig zu benennen und in Abstimmung mit der Betriebsleitung die Ausschreibung eines Wettbewerbes zu übernehmen. Natürlich nehmen wir auch bei den Werkstattgesprächen Einfluß auf die Qualität der Architektur. In der Diskussion gibt es immer gute Vorschläge. Die mehrmalige Behandlung eines größeren Komplexes in den Projektierungsphasen halten wir für besonders fruchtbringend. Man ist mit der Aufgabe vertraut und innerlich vorbereitet auf eine intensive Mitarbeit. Eine dritte Möglichkeit sehen wir in einer mehr theoretischen Behandlung von Lösungsvarianten. So steht z. B. ein Vortrag unseres Chefarchitekten mit dem Thema „Gestaltungsprinzipien im Industriebau" auf unserem Programm.

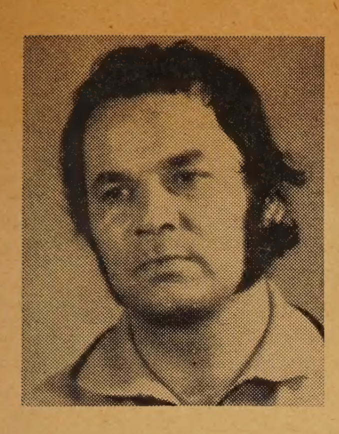
**Zu Frage 4:**

Es gibt Beispiele einer recht guten Zusammenarbeit, wo Architekten der Betriebsgruppe zur Mitarbeit aufgefordert wurden. Ebenfalls wurden interne Ideenwettbewerbe zu funktionellen und gestalterischen Fragen ausgeschrieben. Trotzdem wünschen wir uns einen engeren Kontakt, einen Gedankenaustausch zu spezifischen Fragen des Kombinates. Das ist sicher ein Punkt, wo auch die Betriebsgruppe eine stärkere Verbindung anregen sollte.

**Zu Frage 5:**

Wir sind der Auffassung, daß der BdA/DDR so gut ist, wie wir es verstehen, ihn mit Leben zu erfüllen. Je aktueller und interessanter unsere Themen, desto aktiver die Mitarbeit der Mitglieder.

Als Ergänzung unseres offiziellen Programms führen wir alljährlich neben der Jahresexkursion eine Wochenendexkursion der Betriebsgruppe durch. Zu dieser Fahrt, die stets an einem Samstag stattfindet, laden wir unsere Ehepartner ein und besuchen Städte unseres Bezirkes und des Nachbarbezirkes. Die fachliche Betreuung übernehmen die Stadtarchitekten mit Vertretern der jeweiligen Betriebsgruppe des BdA/DDR. Da sich diese Exkursionen stets allgemeiner Beliebtheit erfreuen, führen wir sie seit 1974 gemeinsam mit der Betriebsgruppe des Betriebsteiles FPT Rostock durch. Diese fachliche Weiterbildung ist eng verbunden mit einem kollegialen Gedankenaustausch und ist geeignet, die freundschaftlichen Beziehungen zu anderen Betriebsgruppen zu vertiefen.



**Dr.-Ing. Günter Andres**
**Vorsitzender der Betriebsgruppe des BdA/DDR im VEB Wohnungsbaukombinat Erfurt**

Zunächst einige Worte vorweg: Die Betriebsgruppe unseres Kombinates zählt 70 Mitglieder. Damit sind von den 90 Architekten 77 Prozent im BdA/DDR organisiert. Fast alle sind Mitglieder der DSF. 31 Prozent der Kollegen sind in leitender Position – vom Gruppenleiter über Brigadeleiter bis zum 1. Stellvertreter des Kombinatsdirektors – tätig und bestimmen damit nachhaltig die technische Politik unseres Kombinates.
57 Prozent der Architekten der Betriebsgruppe sind Ingenieurkader und 43 Prozent besitzen Hochschulausbildung. 22 Prozent der Mitglieder sind Frauen.
Auf Grund der spezifischen Situation unserer Projektierung haben wir neben Hochbauarchitekten auch Innenarchitekten und Gartenarchitekten.

Damit wird deutlich, daß unsere Projektierung weitgehend komplex und territorial organisiert ist. Sämtliche Leistungen der Projektierung des komplexen Wohnungsbaues werden im Betriebsteil Projektierung erbracht. Außerdem besitzen wir einen leistungsstarken Bereich Angebotsprojektierung, in dem die Erzeugnisentwicklung vorgenommen wird.
Zwischen dem Kombinatsdirektor, dem Vorsitzenden der KDT-Sektion und dem Vorsitzenden der BdA/DDR-Betriebsgruppe wurde ein Rahmenvertrag über die gegenseitige Zusammenarbeit abgeschlossen, der über abgestimmte Jahresarbeitspläne alljährlich präzisiert wird und jedem Mitglied vorliegt.

**Zu Frage 1:**

Ja, auch bei uns wurde der Vorstand neu gewählt. Wir haben uns dabei von den Aspekten Stabilität und Verjüngung leiten lassen, indem wir einerseits bewährte Leitungsmitglieder und andererseits neue, junge Architekten als Mitglieder des Vorstandes vorgeschlagen und gewählt haben.

Die Aufgaben für die nächste Zeit sind bereits langfristig im Arbeitsprogramm für 1975 formuliert. Dieses Programm wurde wie jedes Jahr auf der Basis des Rahmenvertrages mit der Kombinatsleitung und der KDT-Betriebssektion abgestimmt und jedem Miglied als Leitfaden zur Verfügung gestellt.
Der Vorstand hat sich vorgenommen, die gesellschaftliche Qualifizierung der Mitglieder zu unterstützen, indem in ideologischer Hinsicht die Bedeutung des Wohnungsbaues als Kernstück des sozial-politischen Programms herausgearbeitet wird.

Es soll die weitere freundschaftliche Zusammenarbeit mit den sozialistischen Ländern auf fachlichem Gebiet gefördert werden durch

- Vermittlung von Referenten,
- Unterstützung bei der Organisierung von Besichtigungen und des Erfahrungsaustauschs für Architektengruppen anderer Länder und die
- Unterstützung der staatlichen Leitung bei der Mitgliederwerbung für die DSF.

Wichtiges Anliegen des Jahresarbeitsplanes ist die Erhöhung der städtebaulichen und architektonischen Qualität durch die Organisation einer Veranstaltungsreihe über Probleme der Gestaltung, des Schöpfertums, der sozialen Aspekte der Gestaltung, Freiräume und Wohn- und Gesellschaftsbau, um nur einige zu nennen.

Gegenstand unserer Tätigkeit ist ferner die Zusammenarbeit mit den gesellschaftlichen Kräften unseres Kombinates, der Hochschule und des Territoriums in Form von Diskussionen, Vorträgen, Partnerschaftsverträgen, sozialistischen Arbeitsgemeinschaften bei der Vorbereitung und Konzipierung komplexer Wohngebiete und von Neuereraktivs für die Lösung von Fragen der technischen Politik.

Mit Publikationen in der Presse und Ausstellungen versuchen wir die Probleme der Architektur und des Städtebaues zum Anliegen aller Bauschaffenden und darüber hinaus der interessierten Bevölkerung zu machen.

**Zu Frage 2:**

Natürlich war auch für uns die 6. Baukonferenz Anlaß und Aufforderung, unsere Arbeit zu durchdenken und gegebenenfalls im Arbeitsplan neu abzustecken.

Bereits in Vorbereitung der 6. Baukonferenz haben wir uns mit den Problemen der Intensivierung und der Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts auseinandergesetzt. Auf lange Sicht werden diese Probleme im Mittelpunkt unserer gesellschaftlichen Arbeit stehen. Die Intensivierung unserer eigenen Arbeit steht natürlich im Vordergrund.

Die Arbeitsproduktivität der Projektierung beispielsweise im Zeitraum bis 1980 um 150 Prozent zu steigern, ist kein leichter Auftrag. Neben der gewiß notwendigen extensiven Erweiterung ist der Hauptweg zur Erhöhung der Effektivität der Projektierung die Intensivierung. Das bedeutet die konsequente Ausarbeitung und Anwendung von Angebotsprojekten und die Anwendung von fortschrittlichen Projektierungsmethoden bei gleichzeitiger Erhöhung der architektonischen und städtebaulichen Qualität.

Die ideologischen Barrieren, die es auf diesem Gebiet noch gibt, müssen daher abgebaut werden.

Die Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und die Verbesserung der Materialökonomie sind Gegenstand der Neuerertätigkeit, die vom Vorstand im Rahmen der dienstlichen und gesellschaftlichen Verpflichtungen nachhaltig unterstützt wird.

Eine Reihe von Kollegen unserer Betriebsgruppe ist aktiv in Neuererkollektiven an der Lösung solcher wichtigen Fragen, wie dem Katalog der Fassadengestaltung, rationellen Konstruktionslösungen oder der Überleitungskonzeption für die WBS 70, beteiligt.

**Zu Frage 3:**

Wir haben unsere Tätigkeit gemäß Arbeitsprogramm 1975 unter das Motto „Gestaltung im industriellen Wohn- und Gesellschaftsbau" gestellt. Die Erhöhung der architektonischen Qualität ist entscheidender Teil des gesellschaftlichen Auftrages, den wir zu erfüllen haben. Im Lichte der 6. Baukonferenz ist dieser Auftrag natürlich neu zu durchdenken.

Industriell bauen heißt nicht auf Gestaltung zu verzichten. Wir wissen, daß hier zur Zeit gegensätzliche Auffassungen existieren.

In Werkstattgesprächen und Lokalterminen auf der Baustelle haben wir uns kritisch über gelungene oder mißlungene Gestaltungsdetails – davon gibt es leider auch genug – auseinandergesetzt.

Wir haben uns mit einem Architektenkollektiv unserer Betriebsgruppe erfolgreich am Wettbewerb „Fassadengestaltung WBS 70" beteiligt.

Zur Zeit wird unter Leitung unseres Chefarchitekten an einem Gestaltungskatalog variabel einsetzbarer Elemente gearbeitet. Natürlich bleiben auch hier noch einige Wünsche offen.

Komplettierungsstrecken und Experimentierflächen für Gestaltungsvarianten sollten generell bei der Rekonstruktion und dem Neubau von Plattenwerken berücksichtigt werden, damit eben solche „kleinen Lösungen" mit Findigkeit – wie Erich Honecker das in seinem Schlußwort zur Baukonferenz skizzierte – praktiziert werden können, ohne auf industrielle Fertigung verzichten zu müssen.

**Zu Frage 4:**

Selbstverständlich gab und gibt es Auseinandersetzungen zwischen der Kombinatsleitung und der Betriebsgruppe. Anfangs erschöpften sie sich in Diskussionen über die Priorität des Herstellungsprozesses – sprich Technologie – vor dem Erzeugnis.

Heute sind wir darüber hinweg zu den Tagesfragen übergegangen. Wir sind uns einig darüber, daß zur Zeit des Herstellungsprozesses die Technologie wichtig ist, im Endeffekt aber das Erzeugnis als wichtigster Bestandteil der Arbeits- und Lebensbedingungen des Menschen zählt.

Die Meinung der Betriebsgruppe ist in der Leitung des Kombinates nicht nur gefragt, sondern wird uns sogar abverlangt.

Dafür mag ein Beispiel dienen:

Wir bauen in unserem Kombinat die WBR „Erfurt" mit spezifischen architektonischen, funktionellen, aber auch volkswirtschaftlichen Kriterien und sind gleichzeitig bemüht, die technische Politik der WBS 70 mit diesen Projekten zu realisieren.

Wir haben uns nun mit dem Problem auseinanderzusetzen, ob ein solcher Kompromiß auf die Dauer tragfähig genug ist, um die neuen architektonischen, städtebaulichen, ökonomischen und technologischen Anforderungen erfüllen zu können, oder ob die WBS 70 als neues Erzeugnis eingeführt werden muß, um eben diesen Bedingungen Rechnung tragen zu können. Darüber fanden zielgerichtet Diskussionen im Kreise der Architekten und der Kombinatsleitung statt, die schließlich zu dem gemeinsam vertretenen Standpunkt führten, die WBS 70 einzuführen, ohne die Erfurter Eigenart der Gestaltung aufzugeben.

**Zu Frage 5:**

Einige Probleme und Erfahrungen aus unserer Arbeit haben wir genannt. Zusammenfassend können wir empfehlen:

Ein klarer Standpunkt und Mut zur schöpferischen Auseinandersetzung sind wichtige Voraussetzungen, denn für Architektur und Städtebau sind Architekten und Städtebauer zuständig. „Dafür werdet Ihr bezahlt", sagt unser Kombinatsdirektor.

# Der Beitrag der ZFG Rekonstruktion des BdA/DDR zur Umgestaltung der Altbauwohngebiete

Prof. Dr.-Ing. Ludwig Deiters
Vorsitzender der ZFG Rekonstruktion des BdA/DDR

Nach dem Bundeskongreß des BdA/DDR im Jahre 1971 war die Zentrale Fachgruppe Rekonstruktion gegründet worden. Sie machte es sich zur Aufgabe, zum Austausch von Erfahrungen unter den Mitgliedern des Architektenbundes und möglichst auch der Kammer der Technik beizutragen, die auf dem Gebiet der städtebaulichen Rekonstruktion, der Erhaltung, Restaurierung oder Modernisierung alter Bauten arbeiten.

Zum kulturellen und materiellen Wert der alten Bauten und zur Methode seiner Erhaltung waren damals neue Gedanken herangereift. Die erfolgreiche Lösung gewissermaßen experimenteller Rekonstruktionsaufgaben wie in der Schmied- und Schlosserstraße in Halle oder in der Fährstraße in Stralsund, aber auch Unterlassungen in der Gebäudeerhaltung hatten die Diskussion um die planmäßige Reproduktion der baulichen Grundfonds belebt.

Der VIII. Parteitag stellte die Aufgabe, die vorhandene Bausubstanz besser für die Befriedigung der Arbeits- und Lebensbedürfnisse der Werktätigen zu nutzen und unter anderem das Ziel, 115 000 Wohnungen im Fünfjahrplan bis 1975 zu modernisieren.

Die Arbeit der neuen Fachgruppe war deshalb darauf gerichtet, die politische Aufgabenstellung zur Rekonstruktion der Bausubstanz zu erläutern, auf die Ziele und Probleme aufmerksam zu machen. Die bisherigen guten Erfahrungen waren zu verbreiten, die Auffassungen und die Vorschläge unserer Kollegen zur Diskussion unter den interessierten Städteplanern, Projektanten und gesellschaftlichen Auftraggebern zu stellen.

Zur Verwirklichung dieser Absicht entwikkelten sich zunächst zwei Arbeitsformen der Fachgruppe, die Behandlung von Fachfragen mit Beiträgen aus den verschiedensten Teilen der Republik im größeren Kreis einerseits und der Meinungsaustausch über Rekonstruktionsprobleme in ausgewählten Städten in Verbindung mit Vorstandssitzungen. In jedem Fall waren am Standort der Veranstaltungen die zuständigen Fachkollegen, die politischen und staatlichen Leitungen in die Erörterungen einbezogen.

Zum ersten Typ des Informationsaustausches gehörte das Seminar von 1972 in Halle. Es beschäftigte sich in Auswertung der dortigen Ergebnisse mit der Modernisierung typischer Arbeiterwohnungen aus der Zeit der Jahrhundertwende. Auf einem Kolloquium des Jahres 1973 nahmen die Mitglieder der Fachgruppe und ihre Gäste Kenntnis von der Methodik zur Rekonstruktion gründerzeitlicher Wohnbauten in der Dresdener äußeren Neustadt und von der Gewinnung moderner Wohnungen in Baudenkmalen der Städte Bautzen und Görlitz. Auf einer Exkursion in den Nachbarbezirk der VR Polen wurden außerdem Formen der städtebaulichen Rekonstruktion bedeutender historischer Stadtkerne studiert.

Auf dem gemeinsam mit der Bauakademie 1974 in Zwickau durchgeführten Kolloquium erweiterte sich die Thematik der Wohnhausrekonstruktion am Beispiel der Bahnhofsvorstadt auf die Fragen der komplexen städtebaulichen Rekonstruktion in einem zusammenhängend entstandenen Altbauge-

1

2



biet aus dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Außerdem wurde über Fragen der städtebaulichen Neuordnung und der Neubebauung von wesentlichen Teilen des historischen Stadtkerns von Zwickau in Maßstäben ein lebhafter Meinungsstreit geführt. Mit der Veröffentlichung von Berichten und Referatsauszügen in der Bauinformation und der „Architektur der DDR" sollte ein breiterer Kreis von Fachleuten über die Ergebnisse unterrichtet werden.

Die wichtigsten Informations- und Konsultationsveranstaltungen, die der Vorstand mit den verantwortlichen Kollegen und staatlichen Leitern durchführte, galten den örtlich vorhandenen, aber auch andernorts wiederkehrenden typischen Rekonstruktionsproblemen. So fanden Beratungen über die komplexe Modernisierung von Altbauten am Arkonaplatz und am Arnimplatz in Berlin statt. Es wurde zu Restaurierungs- und Ersatzneubaukonzeptionen in Wismar und Stralsund und zur Neubebauung des historischen Stadtgrundrisses in Bernau Stellung genommen.

Es sei gestattet, hier in Kürze einige Schwerpunkte der Diskussionen und Empfehlungen wiederzugeben.

Die Bewertung und Behandlung der Altbausubstanz wird wesentlich von politisch-ideologischen Gesichtspunkten bestimmt. Ein erheblicher Teil der alten Siedlungskerne mit den zugehörigen Straßen und Plätzen, Bauten und Kleinarchitekturen zeugt von historischen Ereignissen und Entwicklungen und ist ständig wirksamer Bestandteil unseres revolutionären und kulturellen Erbes. Dieses bauliche Erbe schafft Verbindungen zu progressiven Taten und Leistungen der Menschen der Vergangenheit und trägt durch seine Anschaulichkeit zur Entwicklung des Geschichtsbewußtseins bei, gehört zur Basis, auf der sich unsere Nationalkultur nicht zuletzt unser Städtebau und unsere Architektur weiter entwikkeln.

Es kommt darauf an, daß wir uns mit den städtebaulichen und architektonischen Strukturen wertvolle Traditionen aneignen und lebendig weiterentwickeln. Insbesondere ist daran zu denken, daß die stets rechtzeitige Instandsetzung und Modernisierung für eine sinnvolle zeitgemäße Nutzung, die älteren Bauten in die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen einbezieht. Jede Verzögerung kann von den Nutzern oder Bewohnern als eine mangelnde Beteiligung an der gesellschaftlichen Entwicklung ausgelegt werden. Da Altbauwohngebiete oft traditionsreiche Arbeiterviertel sind, wäre ein solcher Vorwurf besonders schwerwiegend. Eine einseitige Orientierung auf Neubauten würde viele Menschen auf unabsehbare Zeit auf die Warteliste setzen und gleichzeitig zur Unterlassung von Modernisierungsmaßnahmen führen. Wir brauchen Erfolge auf beiden Gebieten, um den Reproduktionsprozeß der baulichen Grundfonds zu meistern.

Weiterhin wurde von der Fachgruppe immer wieder auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Rekonstruktion der Altbausubstanz städtebauplanerisch einzuordnen. Jedes Altbaugebiet hatte seine spezifische Funktion in der gewachsenen Stadt. Der anerkannte kulturhistorische Wert bestimmter baulicher Ensembles kann die Wahl geeigneter Nutzungsarten bestimmen. Umgekehrt können neue städtebauliche Erfordernisse aus der Weiterentwicklung der Stadtstruktur die Veränderung von Altbaugebieten erzwingen. Wenn die Standortbedingungen und die Qualität der Bausubstanz die Erhaltung und Modernisierung des Vorhandenen begünstigen, wird die Weiterentwicklung der Infrastruktur zur stadtplanerischen Aufgabe. Das gilt besonders für die Arbeiterwohnviertel mit ihrer von alters her mangelhaften Ausstattung mit gesellschaftlichen Einrichtungen. Rekonstruktionen sind deshalb komplex zu planen. Wobei die stadtplanerische Methodik nicht nur ebensoviel Gründlichkeit wie bei der Be-



1
Instand gesetzte Wohnhäuser in einem traditionellen Arbeiterwohngebiet im Berliner Stadtbezirk Prenzlauer Berg, links noch mit dem „Fassadenhobel", rechts unter Beibehaltung charakteristischer Elemente der alten Gestaltung

2
Das rekonstruierte Thomas-Müntzer-Haus in Mühlhausen, das mit den revolutionären Traditionen der Geschichte verbunden ist

3
Instand gesetzte Fassaden am Leipziger Ring

4
Ausgebauter Wohnraum im Knieper Tor in Stralsund



5

5
Die im Zuge denkmalpflegerischer Maßnahmen rekonstruierte Apotheke am Görlitzer Untermarkt

6
Der rekonstruierte Markt in Rostock

6



bauungsplanung für Neubauten erfordert, sondern auch spezielle Untersuchungen zur Nutzung der vorhandenen Werte und Eigenheiten.

Besondere Aufmerksamkeit galt dem zweifachen Ziel, bei der Rekonstruktion von Altwohnbauten sowohl funktionelle Verbesserungen zu erreichen wie auch zugleich ästhetische Werte wiederzugewinnen. Gute Beispiele für Rekonstruktionsmaßnahmen, bei denen sich die Wiederherstellung der architektonischen Wirkung wertvoller historischer Bauten mit dem Ausbau moderner Wohnungen verbindet, wurden in Görlitz und Stralsund besichtigt und danach propagiert. Dieser doppelte Gewinn ist jedoch nicht nur für Baudenkmale wünschenswert, sondern Aufgabenstellung auch für die viel häufigeren Bauten der Jahrhundertwende. Wir haben es unterstützt, daß der „Fassadenhobel" verpönt wurde, der Wille und die Fertigkeit wuchsen, die charakteristischen Elemente der Fassaden auch des 19. Jahrhunderts zu erhalten. Ebenso wollen wir immer wieder auf die Qualität der Innenarchitektur vieler Altbauten aus dieser Zeit aufmerksam machen und die Phantasie der Architekten und Bewohner auf die sinnvolle Nutzung aller Eigenarten einschließlich der Raumhöhe hinlenken.

Unter den ökonomischen Fragen beschäftigten uns besonders zwei Komplexe, der Kostenvergleich und die Produktivität der Ausführungsarbeit. Wir meinen, daß die Fixierung der Kosten einer einmaligen Rekonstruktion, bezogen auf die Wohnungseinheit und der Vergleich mit den Hochbaukosten einer Neubauwohnung nicht ausreichen. Die Rekonstruktionskosten sollte man auf den Quadratmeter des wieder oder neu zu gewinnenden Nutzraums beziehen und sowohl die Bauunterhaltungskosten wie die Erschließungskosten und andere städtebauliche Faktoren in Kostenvergleiche mit einbeziehen. Beim Produktivitätsvergleich mit dem Wohnungsneubau scheint die Rekonstruktion besonders schlecht abzuschneiden. Das Bild stimmt jedoch nicht ganz. Durch Rationalisierung sind die Leistungen bei der Rekonstruktion bereits gewachsen, alle Besichtigungen und Beratungen zeigten, daß es weitere beträchtliche Reserven gibt. Ein realer Vergleich ist jedoch unmöglich, weil man Lohnkosten und Materialeinsatz in einen Topf wirft. Die Produktivitätsberechnung der Rekonstruktion muß gegenüber dem Neubau ungünstig aussehen, weil sie weniger Material (auch weniger Energie) beansprucht. Daß das kein Nachteil ist, sollte wenigstens jetzt nach dem 13. Plenum allgemein sichtbar herausgestellt werden.

Aus dem wenigen hier Aufgezeichneten wird bereits sichtbar, daß auf dem Gebiet der Rekonstruktion noch viele Forschungs-, Planungs- und Erprobungsarbeiten zu leisten sind. Wir dürfen es wünschen, daß hierfür viele qualifizierte Architekten und Ingenieure eingesetzt werden. Damit wird sich auch die Basis für den Erfahrungsaustausch zur Rekonstruktion in der Zentralen Fachgruppe und in den Bezirksgruppen verbreitern.

Unsere Fachgruppe ist weiterhin bereit, einen fruchtbaren Meinungsstreit durch Konsultationen, Seminare, Diskussionen am Ort und Publikationen zu unterstützen. Zur besseren Information und zur Weiterentwicklung der schon jetzt so erfolgreichen Initiativen der Bevölkerung schlägt die Fachgruppe dem Bundesvorstand des BdA und der Bauakademie der DDR den Aufbau einer Wanderausstellung zum Thema Rekonstruktion der Altwohnbauten vor.

Neue Aufgaben erfordern auch von uns eine intensivere Arbeit. Zu ihnen gehört die Beteiligung an der konzeptionellen Vorarbeit, die für die Verbindung von Modernisierung und Ersatzneubau bei der Rekonstruktion von Altbaugebieten nach 1980 zu leisten ist und nicht zuletzt der Einsatz für die qualitätsvolle Modernisierung von 250 000 Wohnungen, die zu den Zielen gehört, die auf der 6. Baukonferenz genannt wurden. Dabei werden wir uns noch stärker der vordringlichen sozialpolitischen Aufgabe widmen, die Wohnverhältnisse in den alten, traditionellen Arbeiterwohngebieten der Städte zu verbessern.



1

# Fußgängerboulevard Klement-Gottwald-Straße in Halle

Dr. phil. Dipl.-Ing. Gerhard Kröber
Dipl.-Ing. Hans Christian Riecken

1
Untere Klement-Gottwald-Straße, im Hintergrund das Wohnhochhaus am Thälmannplatz

Städtebaulich-architektonische Gesamtkonzeption:
Kollektiv des Büros des Stadtarchitekten Halle (S.)
Farbgebung:
Büro des Stadtarchitekten
Hochschule für industrielle Formgestaltung
Schaufenstergestaltung und -bau:
PGH Spezialausbau Halle
VEB Baureparaturen Halle
Straßenbeleuchtung:
Stadtdirektion für Straßenwesen Halle
Grüngestaltung und -anlagen:
Kollektiv des VEB(K) Garten- und Landschaftsgestaltung Halle
Leuchtwerbungsgestaltung und -anlagenbau:
Mitglieder des Verbandes Bildender Künstler der DDR
VEB Neontechnik Halle
Künstlerische Gestaltung:
Mitglieder des Verbandes Bildender Künstler der DDR
Hauptauftraggeber Hochbau:
VEB Gebäudewirtschaft Halle
Hauptauftragnehmer Hochbau:
VEB Baureparaturen Halle
Hauptauftraggeber Tiefbau:
Stadtdirektion für Straßenwesen
Hauptauftragnehmer Tiefbau:
Stadtdirektion für Straßenwesen
Plattenverlege- und Pflasterarbeiten:
PGH 1. Mai, PGH Granit
Bauzeit:
Januar 1974 bis April 1975

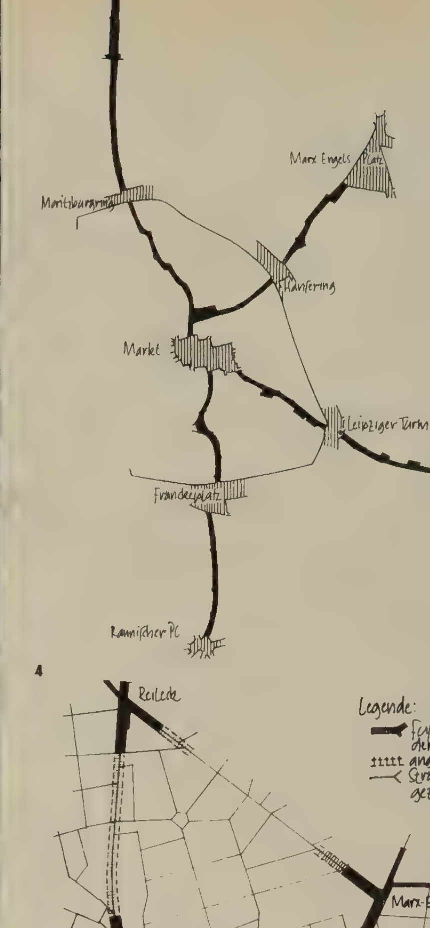
Auf der Grundlage des Generalbebauungsplanes und der Konzeption für die Umgestaltung des Zentrums der Stadt Halle ist vorgesehen, in der halleschen Altstadt schrittweise ein System von verkehrsfreien oder -eingeschränkten Fußgänger- und Einkaufsstraßen und -plätzen zu schaffen. Als erster Schritt dazu wurde die rund 900 m lange Klement-Gottwald-Straße umgestaltet. Sie bildet die kürzeste fußläufige Verbindung zwischen dem Stadtzentrum (Marktplatz) und dem bereits neugestalteten Verkehrsknotenpunkt Thälmannplatz, dem Hauptbahnhof und dem Industriegebiet Ost. Gesellschaftspolitische Zielstellung bei dieser Umgestaltungsmaßnahme war die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der dort wohnenden und arbeitenden Menschen und die Schaffung eines Boulevards des modernen Handelns und der Erholung als attraktiver Kommunikationsbereich für das gesellschaftliche Leben im Stadtzentrum unter weitgehender Erhaltung und Modernisierung der vorhandenen Bausubstanz.

Ein charakteristisches Strukturelement im Zentrum von Halle bilden die Kaufstraßen, die strahlenförmig vom Markt ausgehen und in einem Kranz von Nebenzentren münden (Abb. 4). Ihre Raumfigur hat sich noch aus dem Mittelalter erhalten, die Bebauung wurde jedoch im vorigen Jahrhundert fast vollständig erneuert. So entstand in den Kaufstraßen das für Halle typische Erscheinungsbild einer Bebauung des 19. Jahrhunderts auf mittelalterlichem Grundriß. In diesen Kaufstraßen, die die bedeutendsten Plätze miteinander verbinden, bewegen sich naturgemäß die stärksten Fußgängerströme (Abb. 5). Die Längen der einzelnen Teilstrecken des Fußwegnetzes, das von den Benutzern als gut proportioniert empfunden wird, bewegen sich in auffallender Übereinstimmung in der Größenordnung um 500 m, ein Maß, das wir auch in Neubaugebieten als geeignete Länge für eine Fußwegentfernung zugrunde legen (Abb. 6). Die kurze Analyse zeigt die besondere Ausbaufähigkeit des halleschen Stadtzentrums für die Schaffung von verkehrsfreien Fußgängerbereichen.

Besonders geeignet dazu war die Klement-Gottwald-Straße, da hier bereits bei der Neugestaltung des Thälmannplatzes vorausschauend der Straßenverkehr herausgenommen wurde. Kennzeichnend für die 11 bis 15 m breite Straße, die an einigen Stellen durch einmündende Straßen bzw. durch Baulücken infolge Kriegseinwirkung und Abbruch baufälliger Gebäude aufgeweitet wird, ist die größtenteils 4geschossige Bausubstanz der Gründerjahre, die ergänzt



2



Marx Engels Platz
Moritzburgring
Hansering
Markt
Leipziger Turm
Thälmannplatz
Franckeplatz
Rannischer Pl.


4

3





Reileck
Legende:
Fußgängerstrom in der Spitzenstunde
angenommene Ergänzung
Straßen, in denen nicht gezählt wurde
Marx-Engels-Platz
Markt
Thälmannpl.
Rannischer Pl.


5

6



13
400
8
9
300
2
440
III.
6
540
3
500
4
500
7
480
I.
10
480
II.
12
400
11
480

7

8

2
Klement-Gottwald-Straße 28
(restaurierte Jugendstilfassade in Türkis und Weiß)

3
Klement-Gottwald-Straße 8
(Gründerzeitfassade in Weiß, Braun und Grau)

4
Die Einkaufsstraßen verbinden die wichtigsten Plätze des Stadtzentrums. Ihre gewundene Führung schafft interessante räumliche Erlebnisse.

5
Verteilung der Fußgängerströme:

Die Kaufstraßen und Teile des Altstadtringes sind die Hauptbestandteile des Fußwegnetzes im Zentrum. Auffallend ist die fast unverminderte Stärke der Fußgängerströme vom Markt bis in die Nebenzentren.

6
Das Fußwegsystem besteht aus Teilstrecken von etwa 500 m Länge. Die stark schraffierten Teile stellen die fertiggestellten Abschnitte dar; sie zeigen den systematischen schrittweisen Ausbau.

I Fußgängerboulevard Klement-Gottwald-Straße (umgestaltet 1974 bis 1975)

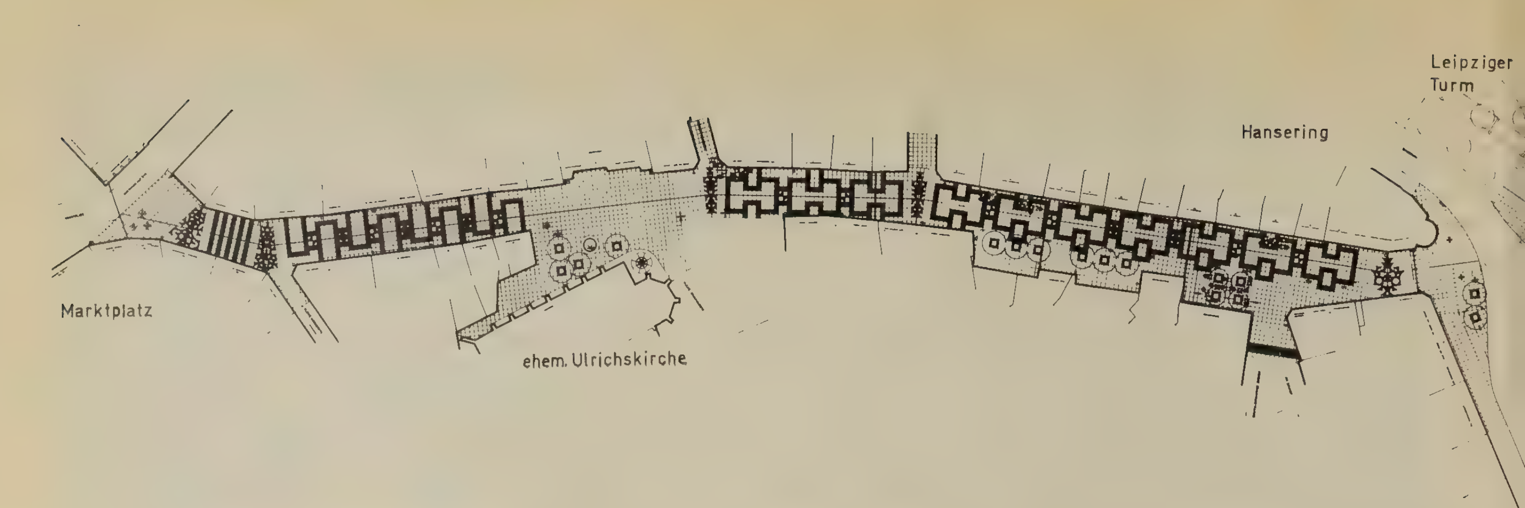
II verkehrsfreie Fußgängerführung Thälmannplatz (neu errichtet 1971)

III Fußgängerpromenade Hansering – Universitätsring (umgestaltet 1968)

7
Neugestalteter Verkehrsknotenpunkt am Leipziger Turm (mit Fußgängerüberweg von der unteren zur oberen Klement-Gottwald-Straße)



8
Häusergruppe an der Einmündung der Martinstraße in die obere Klement-Gottwald-Straße, im Hintergrund das Haus des Lehrers am Thälmannplatz




9
10




9
Gesamtübersichtsplan mit eingetragener Anordnung des Plattenbelages

10
Blick in die untere Klement-Gottwald-Straße vom Haus der Presse

11
Blick vom Thälmannplatz

12
Schaufensterzone in Vollverglasung (obere Klement-Gottwald-Straße 36/37)

wird durch maßstäblich kleinere, wesentlich ältere Häuser, die teilweise um die Jahrhundertwende modernisiert wurden, durch Häuser aus dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts (z. T. im Jugendstilcharakter) und durch zwei denkmalgeschützte Bauten (Leipziger Turm, ehemalige Ulrichskirche).

Die geringe Straßenbreite ermöglicht es dem Fußgänger, bequem von einer Seite zur anderen zu gehen und eine Vielzahl von Handelseinrichtungen und gastronomischen Einrichtungen aufzusuchen, die in ihrer Aneinanderreihung nach dem Prinzip „Laden an Laden" das Erscheinungsbild der Erdgeschoßzone bestimmen. Die Obergeschosse enthalten dagegen überwiegend Wohnungen und Räume für einige gesellschaftliche Einrichtungen und Organisationen sowie nichtstörende Betriebe.

Typisch für den Eindruck der Straße ist das starke Gefälle in der Längsachse (über 16 m Höhenunterschied vom Marktplatz bis zur Kaufhalle am Thälmannplatz), welches in Verbindung mit dem gewundenen Verlauf und dem relativ engen Gebäudeabstand interessante Blickbeziehungen und überschaubare Abschnitte hervorbringt.

Die Umgestaltung bildet einen vielgestaltigen Komplex verschiedener Maßnahmen und wird hauptsächlich durch Hoch- und Tiefbaumaßnahmen, durch die Neugestaltung der Schaufenster- und Ladenzone, durch die neue Straßenbeleuchtung, durch die Installation von Leuchtwerbeanlagen, die Freiflächen- und Grüngestaltung sowie durch Elemente der künstlerischen Gestaltung bestimmt. Ergänzend kommen funktionell-strukturelle und verkehrsorganisatorische Maßnahmen dazu (Abb. 9). Die Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten wurden in der oberen und äußeren Fließstrecke durchgeführt. In der zur oberen Klement-Gottwald-Straße parallel laufenden Martinstraße wurden diese Maßnahmen auch auf das Innere von zwölf Grundstükken ausgedehnt.

Es wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Instandsetzung oder Erneuerung von Dächern und Schornsteinköpfen
- Instandsetzung oder Erneuerung von Dachrinnen und Fallrohren
- Erneuerung und Neumontage von Blechabdeckungen
- Ausbesserung von Putzschäden bzw. Neuverputz
- Abwaschen und Absäuern von Naturstein und Klinkerfassaden
- Stuckarbeiten an Gestaltungselementen der Fassaden
- Abstrahlen von Natursteinverkleidungen
- Anbringen neuer Natursteinverkleidungen und keramischer Platten bzw. deren Reparatur
- Reparatur oder Auswechselung defekter Fenster und Türen

11



12



- farbliche Neugestaltung der Fassaden
- Neugestaltung von Schaufenstern und Ladeneingängen mit verschiedenfarbig eloxiertem Aluminium

Bei der Gestaltung der Fassaden wurde eine Erhaltung bzw. Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes angestrebt, das wird durch eine differenzierte Farbgebung unterstrichen. Teilweise gravierende Veränderungen an Fassaden und vor allem in der Erdgeschoßzone, die in der Vergangenheit durchgeführt wurden, waren nicht mehr rückgängig zu machen. Hier erfolgte die Gestaltung nach modernen Gesichtspunkten.

Ziel war die Bewahrung des typischen Charakters dieser Straße bei gleichzeitiger Nutzung und Stabilisierung vorhandener Bausubstanz und der Berücksichtigung der Maßstäbe eines sozialistischen Arbeits- und Lebensmilieus.

In diesem Sinne wurden auch zahlreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen im inneren Bereich umgestaltet und modernisiert. Es wurden zahlreiche neue Leuchtwerbeanlagen installiert, bei ihrer Gestaltung wurde Wert auf gute grafische Lösungen und Abwechslungsreichtum, auf eine Aktivierung des Straßenraumes durch Ausleger und Schalteffekte und auf eine ausgewogene Tag- und Nachtwirkung gelegt. Alte, noch erhaltenswerte Anlagen wurden generalüberholt.

Bestimmend für die Tiefbaumaßnahmen war die niveaugleiche Neugestaltung der Straßenoberfläche mit Betonplatten (mit Natursteinvorsatz in den Farben Grau meliert, Weiß, Schwarz und Rot, 1200 mm/1200 mm/100 mm) nach einem Verlegeplan. Dazu wurden im wesentlichen der alte Straßenaufbau (Straßenbahngleise, Schwarzdecke, Pflasterung, Fußwegplatten, Mosaikpflaster) aufgenommen und ein neuer Unterbau eingebracht, der für die Belastung durch LKW-Verkehr ausgelegt ist (Kiesschicht, Unterbeton, Betonmörtelfuge).

Die Anpassung der Platten an die unterschiedliche Fassadenflucht und die Einbindung künstlerischer Gestaltungselemente im Bereich des Leipziger Turmes erfolgte durch Pflasterung. In einem Bereich kamen kleinformatige Betonplatten zum Einsatz.

Die Entwässerung erfolgt über einen durchlaufenden Schlitzeinlauf in Straßenmitte und hält stärksten Regengüssen stand. Das System der Ver- und Entsorgungsleitungen blieb weitgehend unverändert. Lediglich in der oberen Klement-Gottwald-Straße wurden die Gasleitungen ausgewechselt oder im Latexspülverfahren stabilisiert. Die Schachthöhen und -abdeckungen wurden den Erfordernissen entsprechend angepaßt. Die Kabel der Straßenbeleuchtung mußten generell neu verlegt werden.

Die Straßenbeleuchtung wurde völlig neu gestaltet. Die bisherigen Hängeleuchten wurden durch ein kombiniertes System von Wandauslegern mit Kugelleuchten aus Blasenglas und zwei- und fünfarmigen Kandelabern mit den gleichen Leuchten ersetzt, wobei letztere in den platzartigen Straßenaufweitungen angeordnet sind.



13

14



**13**
Festbeleuchtung wurde über den Fußgängerboulevard gespannt.

**14**
Untere Klement-Gottwald-Straße
(zwei- und fünfarmige Kandelaber und Sitzbänke)

**15**
Fassadendetails in der oberen Klement-Gottwald-Straße (mit Leipziger Turm)

**16**
Boulevard in der unteren Klement-Gottwald-Straße. Die Linden wurden neu gepflanzt und fünfarmige Kandelaber mit Kugelleuchten eingesetzt.

In Bereichen intensiverer Grün- und Freiflächengestaltung wurden niedrige und höhere Mastaufsatzleuchten mit einer Kugel eingesetzt. Am Übergang zum Thälmannplatz wurden Mastansatz-Kugelleuchten-Bäume aufgestellt.

Zu bestimmten Anlässen werden an Überspannungen glühlampenbestückte Elemente in Form von Symbolen, Figuren oder Schrift als temporäre Festbeleuchtung installiert, die von Zeit zu Zeit einen effektvollen gestalterischen Höhepunkt bilden.

An verschiedenen Stellen wurden größere Bäume eingesetzt, in der oberen Klement-Gottwald-Straße wurde eine Terrassenanlage angelegt und intensiv gärtnerisch gestaltet, im sogenannten Grünen Winkel ist eine Grünanlage mit Plastikgarten, Kinderspielplatz und Pergolen im Entstehen, hier wurde gleichzeitig ein wichtiger Durchgang zum Klubhaus der Gewerkschaften und zu einem geplanten Neubaugebiet geschaffen. Diese Maßnahme wurde begünstigt durch einige notwendige Abbrüche sowie durch einen Bestand schöner, großer Bäume.

Blumenschalen und Sitzbänke ergänzen die Freiflächengestaltung. Der neue Boulevard erhält seine Abrundung durch künstlerisch gestaltete Elemente, so durch einen farbigen Blumenstrauß an einem Giebel im Eingangsbereich am Thälmannplatz als „Willkommensgruß" der Stadt Halle an Gäste und Besucher und durch Bodenreliefs



15

16



17

18

aus Grauguß, die unter Verwendung älterer und neuerer Stadtwappen und -siegel und Zunft- oder Innungszeichen gefertigt und um den Leipziger Turm herum in einer gestalteten Pflasterfläche aus verschiedenartigen Pflastersteinen verlegt wurden. Der schon erwähnte Plastikgarten im Grünen Winkel wird schrittweise ausgebaut. Eine größere Plastik wird vor der Terrassenanlage aufgestellt. Vier Wasserspiele und Brunnen fügen das belebende Element Wasser hinzu. Speziell entworfene Pflanzschalen, die horizontal und vertikal addierbar sind, reihbare Sitzbänke aus Beton und Plastmaterial und neuartige Absperrelemente am Verkehrsknoten Leipziger Turm sollen eine weitere, interessante Belebung unterstützen.

Unter den funktionell-strukturellen Maßnahmen sind in erster Linie die Verlagerung nicht boulevardtypischer Einrichtungen zugunsten anderer Objekte, Sortimentsprofilierungen von Handelseinrichtungen und die Schaffung von Freisitzplätzen vor gastronomischen Einrichtungen zu verstehen.

Wichtigste verkehrsorganisatorische Maßnahme ist die weitgehende Herausnahme des Anlieferungsverkehrs bzw. die zeitliche Beschränkung einer notwendigen direkten Anlieferung (18.30 Uhr bis 8.30 Uhr).

Die Durchführung der Bauarbeiten bei voller Aufrechterhaltung des Fußgängerverkehrs (eine auch nur zeitweilige Sperrung war nicht möglich) und ohne Einschränkung der Handelstätigkeit (lediglich die im Inneren umzubauenden Objekte wurden zeitweilig geschlossen) stellte bei der kurzen Bauzeit höchste Anforderungen an alle Beteiligten. Durch eine gründliche Erläute-

17
HOG „Boulevard-Café" in der unteren Klement-Gottwald-Straße, im Hintergrund der Leipziger Turm

18
Restaurierte Jugendstil- und Gründerzeitfassaden in der oberen Klement-Gottwald-Straße 27–29

19
Promenadenring und Boulevardstraße (Hansering/Klement-Gottwald-Straße) am Leipziger Turm

20
Fußgängerboulevard während des III. Festivals der Freundschaft zwischen der Jugend der UdSSR und der DDR

rung der gesellschaftspolitischen Zielstellung und der geplanten Baumaßnahmen in Versammlungen mit den Bewohnern und in eingehenden Beratungen mit allen Rechtsträgern und Baubetrieben sowie durch ständige Informationen in der Presse wurde bei allen Beteiligten großes Verständnis für vorübergehende notwendige Erschwernisse erreicht. Das betraf sowohl die Bevölkerung, die sich zeitweilig zwischen Gerüsten und Engpässen hindurchwinden mußte, dabei ständig die Straßenseite wechselnd, als auch die Bauarbeiter, die auf engstem Raum auf einer praktisch offenen Baustelle arbeiteten und dabei einen komplizierten genau festgelegten Zeitplan und gleichzeitig ständig die öffentliche Sicherheit garantieren mußten.

Die Durchführung des ganzen umfangreichen Komplexes der Umgestaltungsmaßnahmen wurde durch eine Arbeitsgruppe des Rates direkt angeleitet, die dem Rat ständig über den Ablauf zu berichten hatte. Es zeigte sich, daß bei aller gründlichen Vorbereitung ständig auch operative Entscheidungen durch das örtliche Organ zu treffen waren. Das bezieht sich auch auf die gestalterischen Fragen; viele Einzelheiten der Farbgebung konnten erst an Ort und Stelle praktisch auf dem Baugerüst gemeinsam zwischen den Architekten und den Bauarbeitern festgelegt werden. Durch die ständigen Kontakte entwickelte sich ein enges kameradschaftliches Verhältnis, ohne das die Aufgaben in dieser Form nicht lösbar gewesen wären.

Mit jeder umgestalteten Fassade, mit jedem fertiggestellten Teilstück wuchs das öffentliche Interesse an der Umgestaltung der Klement-Gottwald-Straße und erfaßte bald die Bevölkerung der ganzen Stadt. Eine solche öffentliche Anteilnahme hatte es bisher bei keinem Bauvorhaben gegeben. Es waren ständig diskutierende Gruppen zu beobachten, die an die Bauarbeiter Fragen stellten oder ihnen ihre Anerkennung zum Ausdruck brachten. Auf diese Weise hat die hallesche Bevölkerung bereits während des Bauens Schritt für Schritt von ihrem Boulevard Besitz ergriffen, was sich auch in der erheblichen Zunahme des Fußgängerverkehrs und in einer hohen Umsatzsteigerung ausdrückt.

Eine besondere Bewährungsprobe als echter attraktiver Kommunikationsbereich hat der Fußgängerboulevard während des III. Festivals der Freundschaft zwischen der Jugend der UdSSR und der DDR bestanden. Alle diese Erkenntnisse bestärken den Rat der Stadt darin, den begonnenen Weg der sozialistischen Umgestaltung fortzusetzen und weitere Bereiche im Altstadtzentrum so zu rekonstruieren, daß die Disproportionen der Vergangenheit überwunden und immer bessere Bedingungen für die Entfaltung des gesellschaftlichen Lebens geschaffen werden. Die Vorbereitungen für die nächste Etappe sind bereits angelaufen.


19



20

1

# Rekonstruktion des Zentrums in Dessau

1
Blick in die August-Bebel-Straße von Westen

2
Struktur des Stadtzentrums vor dem Rekonstruktionsbeginn 1967

3
Blick auf den August-Bebel-Platz

Dipl.-Ing. Wolfgang Paul
Büro des Stadtarchitekten, Dessau

**Entwurf:**

**Städtebau –**
Büro des Stadtarchitekten Dessau
Dipl.-Ing. Wolfgang Paul
Dipl.-Ing. Gottfried Rudowsky
Dipl.-Ing. Joachim Tautz

**Hochbau –**
VEB Wohnungsbaukombinat Halle, Betrieb 5
Produktionsbereich 3 – Dessau
Architekt Kurt Bentfeld
Architekt Rolf Burger
Architekt Günther Gaudl

Für die städtebauliche und architektonische Gestaltung des Zentrums der Stadt Dessau wurden vom Sekretariat der Bezirksleitung Halle der SED und vom Rat des Bezirkes Halle in Beschlüssen und Festlegungen grundsätzliche Forderungen zum Wiederaufbau und zur Rekonstruktion gestellt.

Mit den Mitteln und Möglichkeiten des komplexen Wohnungsbaus sollten unter den besonderen Bedingungen der Rekonstruktion eindrucksvolle, unverwechselbare und differenzierte Raumfolgen, Kommunikations- und Erlebnisbereiche geschaffen werden, die unter Einbeziehung vorhandener Altbausubstanz in ihrer Aussage charakteristisch und einmalig sind.

Der 1. Bauabschnitt umfaßt den südlichen Teil des Stadtzentrums mit der Konzentration der Einrichtungen des Einzelhandels, dem Schnittpunkt der beiden wichtigsten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, der Wilhelm-Pieck-Straße und der August-Bebel-Straße, und grenzt an den Stadtpark sowie an die Anlage des historischen Friedhofs an.

2



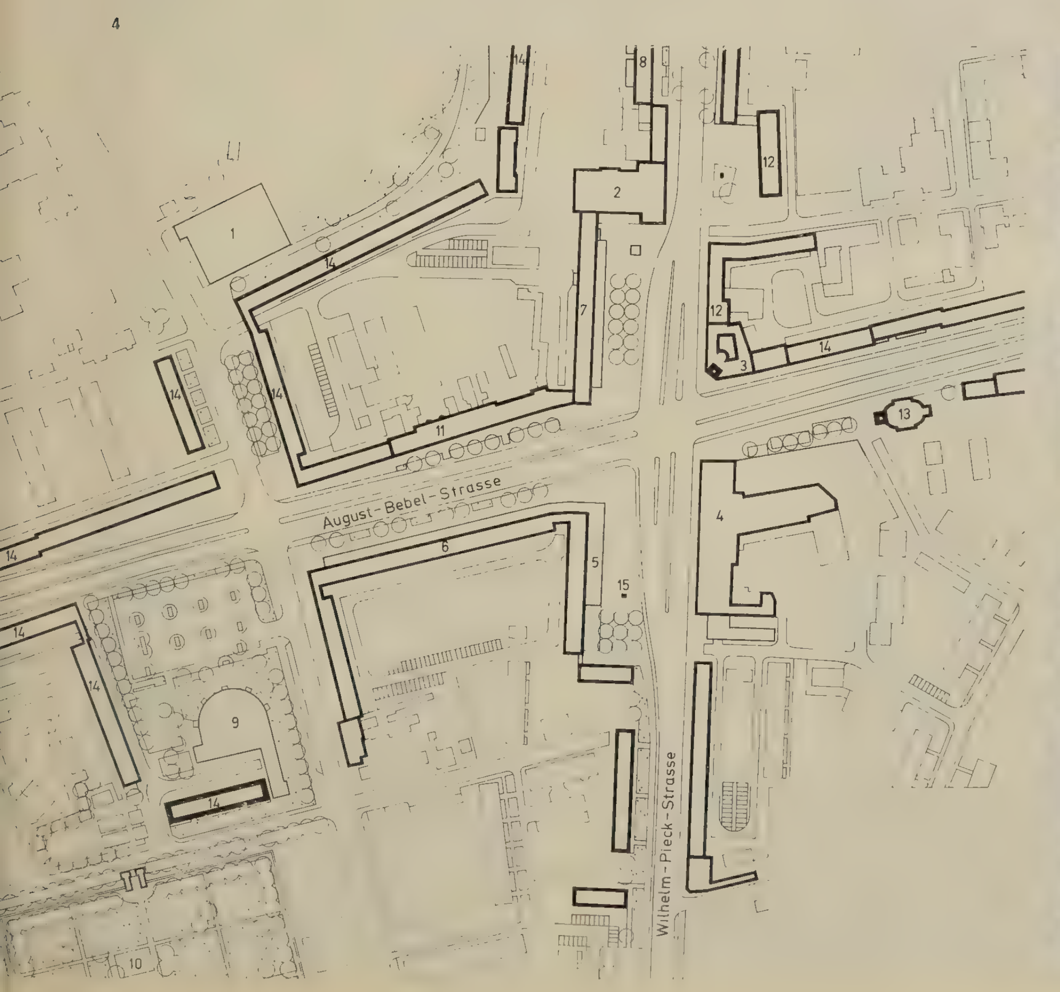
3

4
Struktur des Stadtzentrums nach der Fertigstellung des 1. Bauabschnittes
1 Kaufhalle
2 Kaufhaus „Magnet"
3 Museum für Naturkunde und Volksgeschichte
4 Warenhaus „konsument"
5 Block 12 mit „Restaurant am Museum" im Erdgeschoß
6 Block 8
7 Block 16
8 Block 20
9 Ehemaliges Arbeitsamt von Gropius (Denkmalschutz)
10 Historischer Friedhof von Erdmannsdorff (Denkmalschutz)
11 Altbauten mit Läden im Erdgeschoß
12 Bauten aus den 50er Jahren mit Laden im Erdgeschoß
13 Barocke Georgenkirche (Denkmalschutz)
14 Neubauwohnblöcke
15 Plastik „Akrobaten"

5
Blick von Westen auf ein elfgeschossiges Wohngebäude im Norden des Gebietes

6
August-Bebel-Platz. Im Hintergrund ein Wohnungsneubau

4




5



6



7
Plastik „Akrobaten", im Hintergrund das Restaurant am Museum

8
Blick von Süden in die Wilhelm-Pieck-Straße

9
Nördlicher Teil des Bebauungsgebietes

10
Block 12. Normalgeschoß 1 : 1000

11
Block 12. Erdgeschoß 1 : 1000
1 Restaurant
2 Milchbar
3 Terrasse
4 Büro
5 Sozialräume
6 Warme Küche
7 Kalte Küche
8 Warenannahme
9 Eisproduktion

12
Block 12. Schnitt 1 : 200



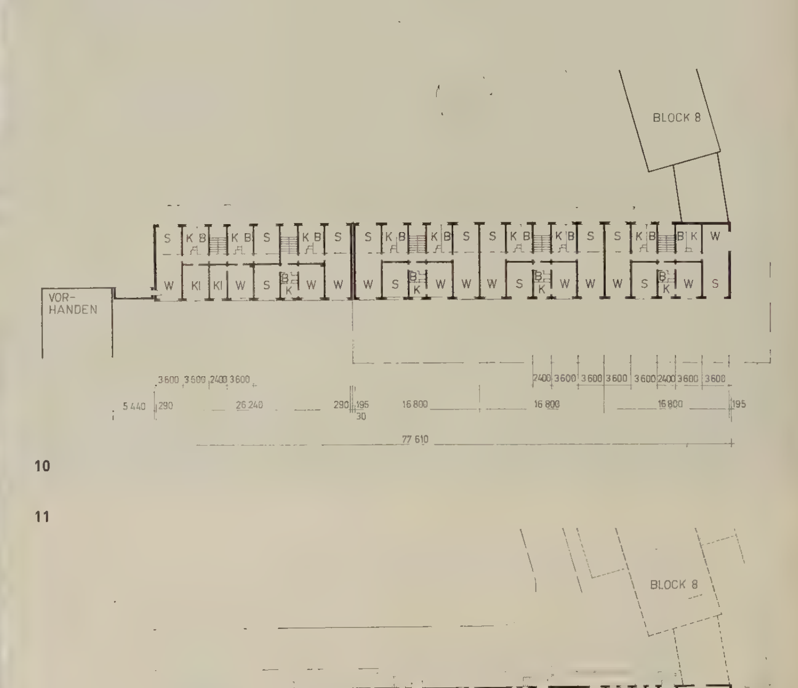
7

8



9

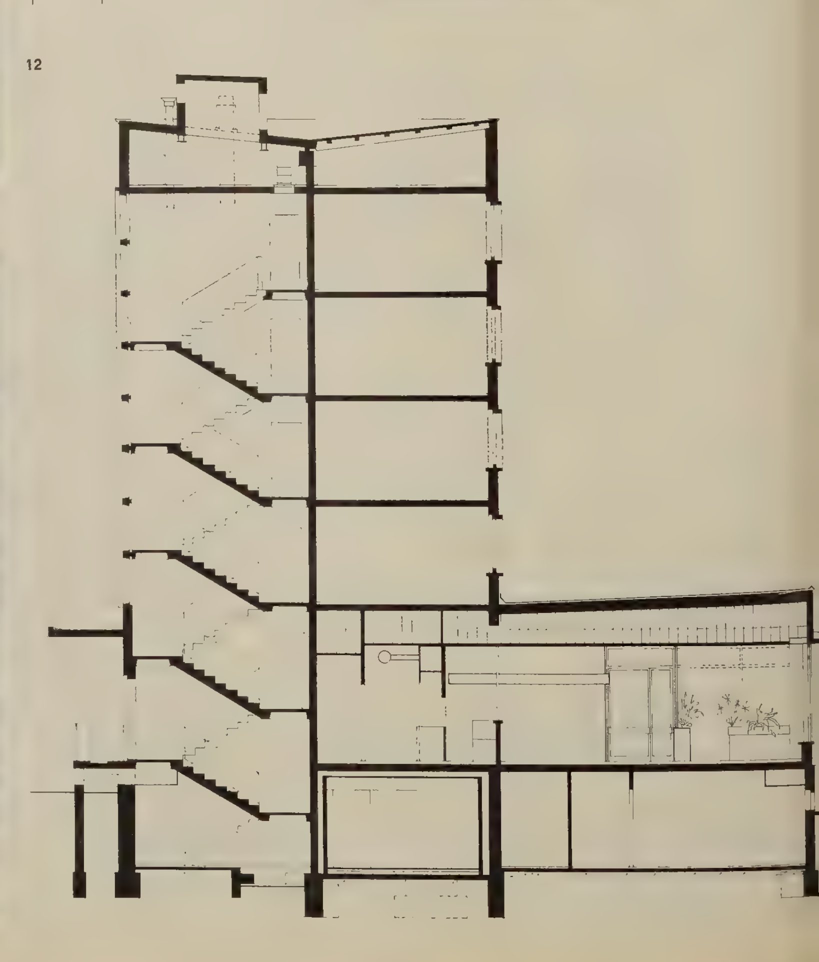





10

11

12



**13**
Blick in die August-Bebel-Straße von Nordosten

**14**
Block 8. Schnitt 1 : 200

**15**
Block 8. Erdgeschoß 1 : 1000

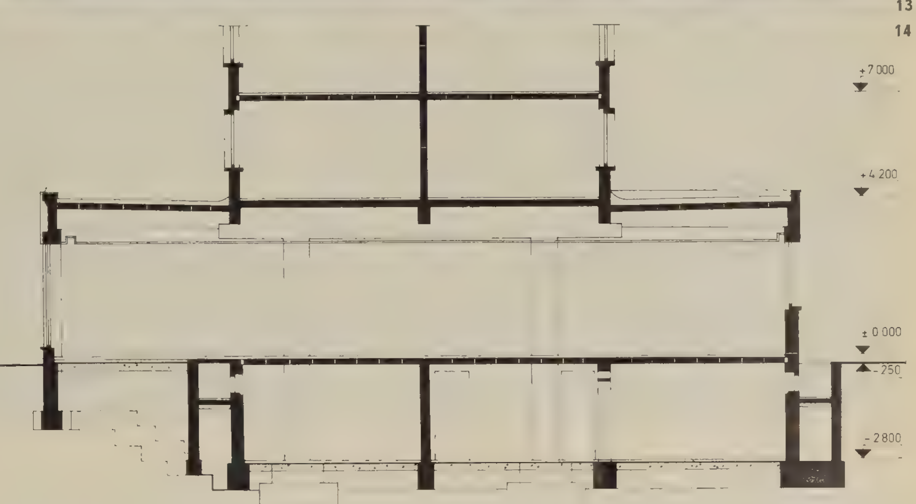
**16**
Einpflanzen von Großgehölzen

**17**
August-Bebel-Platz. Im Hintergrund das Museum

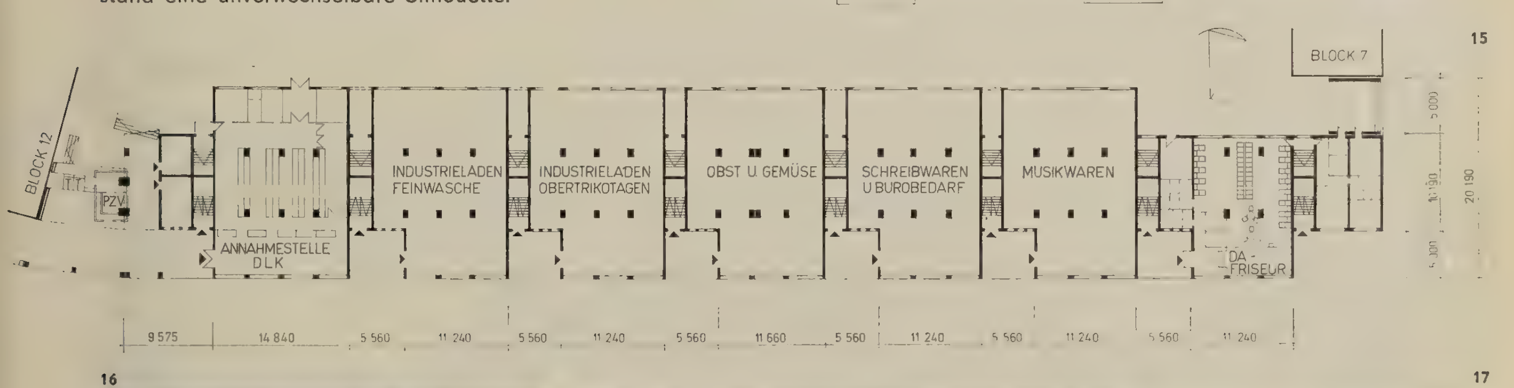
## Städtebauliche Konzeption

Strukturbildendes Element des 1. Bauabschnittes ist die von Ost nach West verlaufende August-Bebel-Straße. Ihre Kreuzungsbereiche mit der Wilhelm-Pieck-Straße, der Nord-Süd-Magistrale der Stadt und dem Straßenzug Willy-Lohmann-Straße/Otto-Holz-Straße waren bestimmend für die städtebaulichen Raumfolgen. An der Kreuzung am Museum entstand durch die räumliche Aufweitung ein neues, für die Stadt Dessau charakteristisches städtebauliches Ensemble. Die beiden vorhandenen Warenhäuser, das historische Gebäude des Museums mit dem markanten Turm und die Neubauten mit den gesellschaftlichen Einrichtungen in der Erdgeschoßzone wurden zu einer Einheit zusammengefaßt, die durch das Hineinwirken der barocken Georgenkirche unterstützt wird.
Am zweiten Kreuzungspunkt entstand durch völlig neue Bebauung unter Einbeziehung des von Gropius in den 20er Jahren errichteten Arbeitsamtes der neue August-Bebel-Platz mit großer städtebaulicher Aussagekraft. Hervorzuheben ist der von hier geschaffene städtebauliche Übergang zum historischen Friedhof, dessen von Erdmannsdorff geschaffener Portalbau hineinwirkt. Die Rekonstruktion dieser denkmalgeschützten Anlage wurde im Zuge des 1. Bauabschnittes koordiniert durchgeführt. Ein weiterer wichtiger Bestandteil des 1. Bauabschnittes ist die Bebauung des Stadtparksüdrandes. Durch Beibehaltung des vorhandenen Baumbestandes und Orientierung der Wohnseiten zum Park entstand eine unverwechselbare Silhouette.


13



14



15

16



17



18

## Gesellschaftliche Einrichtungen in der Erdgeschoßzone

Zur kurzfristigen Durchführung der vorgesehenen Baumaßnahmen stand der Gleitfertiger im Betonwerk Dessau zur Verfügung. Damit war die Bauweise in 0,8 Mp für den Wohnungsbau vorgegeben.

Der 1. BA liegt im Bereich der beiden Kaufhäuser (Magnet und konsument) und war demzufolge für bestimmte Bauvorhaben in der Erdgeschoßzone mit gesellschaftlichen Einrichtungen auszustatten. Als Grundlage für den Wohnungsbau in der 0,8-Mp-Laststufe standen die 3 Sektionen des Typs Brandenburg zur Verfügung. Um ein einheitliches konstruktives System zu schaffen, wurde die Sektion I (Typ Brandenburg) für die gesellschaftlichen Einrichtungen zugrunde gelegt. Der Typ bietet eine klare Rasterteilung von **3,60 m und 2,40 m.**

Von diesem System ausgehend, wurde ein klares Stützen-Riegel-System, das die Möglichkeit der Montage der 4 Wohngeschosse einschl. der Treppenhäuser bis in das Kellergeschoß gewährleistet, ausgearbeitet.

Aus der Montage der Treppenhäuser ergibt sich für die Erdgeschoßzone eine Geschoßhöhe von 4,20 m (3 Fertigteiltreppenläufe). Diese Geschoßhöhe gewährleistet den Einbau der verschiedenartigsten Läden.

Das vorgegebene Raumprogramm der Auftraggeber mit den verschiedenartigsten Ladeneinbauten galt es in diesem Bereich zu berücksichtigen. Durch die Erweiterung der Gebäudetiefe in der Erdgeschoßzone nach beiden Seiten oder auch einseitig durch Stützen und Riegel konnte dem vorgegebenen Raumprogramm Rechnung getragen werden.

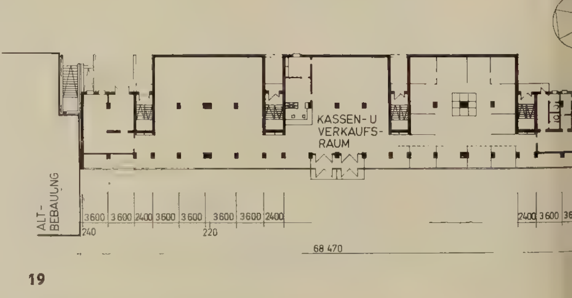
Die Blocks 8, 12, 16 und 20 wurden im Erdgeschoß mit gesellschaftlichen Einrichtungen (Ladenbauten) durchgeführt.

**Anteile der Bauweisen und Typen**

44 WE in Ziegelbauweise
16 WE Typ Q 6 (0,8 Mp)
888 WE Typ Brandenburg (0,8 Mp)
176 WE Typ P 2 11geschossig

**Wohnungsschlüssel**

| | | |
|---|---|---|
| 154 | 1-Raum-WE | = 13,7 % |
| 395 | 2-Raum-WE | = 35,2 % |
| 461 | 3-Raum-WE | = 41,0 % |
| 88 | 4-Raum-WE | = 7,8 % |
| 26 | 5-Raum-WE | = 2,3 % |
| 1124 | WE insgesamt | |




19

20




18
Blick auf Block 20. Im Vordergrund eine Kranichplastik

19
Block 20. Erdgeschoß 1 : 1000

20
Eingangssituation




21



22

23

24



21
Block 16. Erdgeschoß 1 : 1000

**Buchhandel**

1 Personalraum
2 Frakturierabteilung
3 Sekretariat
4 Leiter
5 Verkaufsraum

**Uhren und Schmuck**

1 Goldschmiede
2 Vergoldungsraum
3 Uhrmacherwerkstatt
4 Aufenthaltsraum
5 Lager
6 Verkaufsraum
7 Büro

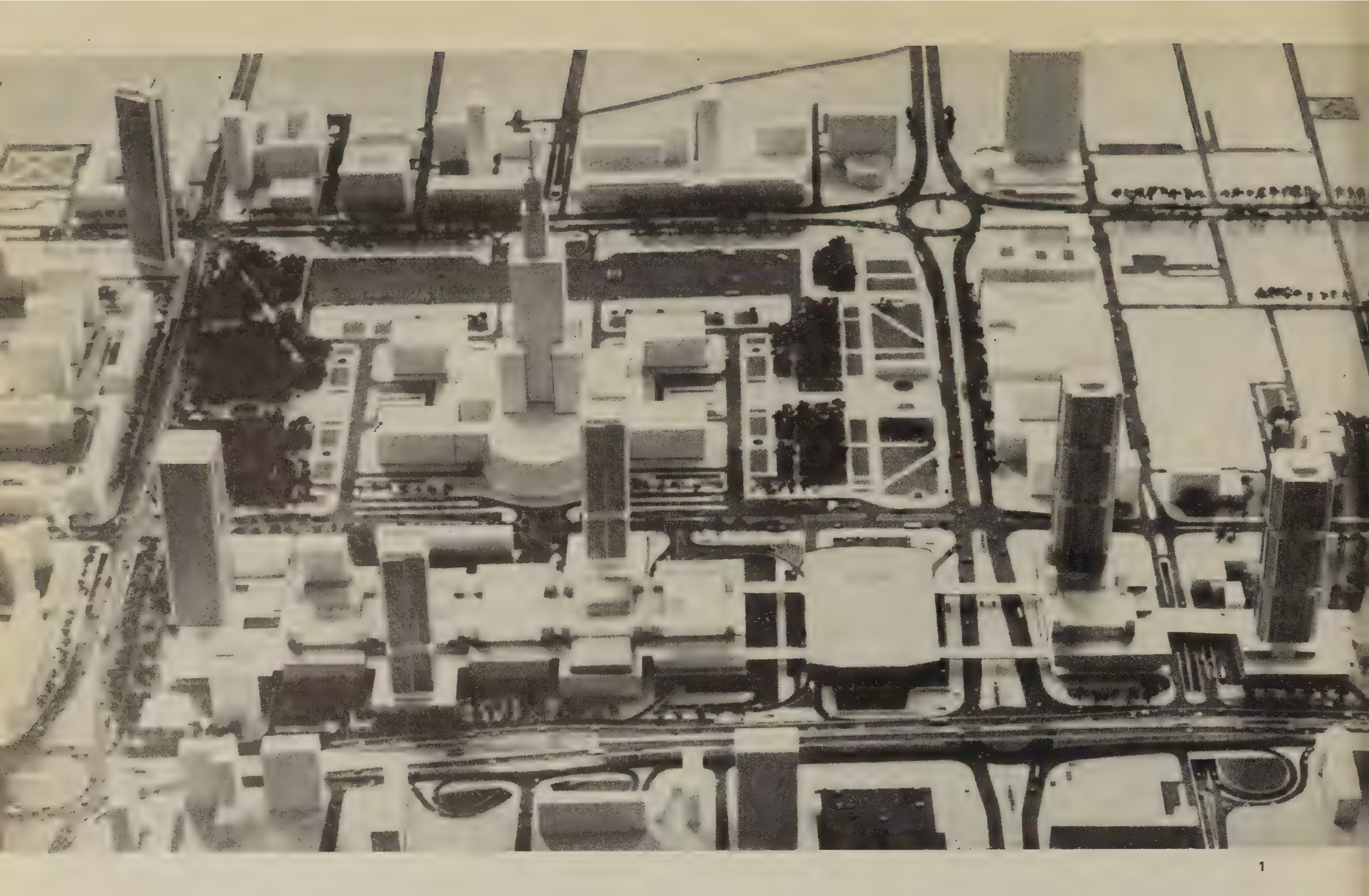
**Drogerie**

1 Tapetenlager
2 Lösungsmittel
3 Säuren und Laugen
4 Warenannahme
5 Haushaltchemie
6 Büro
7 Lehrkabinett
8 Personalraum
9 Verkaufsraum

22
Volksbuchhandlung im Block 16

23
Kinderspielplatz in einem der Innenhöfe

24
Blick über das Rekonstruktionsgebiet von Norden



1

# Zum Aufbau des westlichen Teils des Warschauer Zentrums

Architekt Jerzy Skrzypczak
Generalprojektant des westlichen Teils des Warschauer Zentrums

Autoren der städtebaulichen Programmkonzeption:
Generalprojektant Architekt Jerzy Skrzypczak
Hauptprojektanten Architekten Boguslaw Chyliński, Andrzej Dzierżawski, Jacek Jedynak, Zbigniew Pawelski, Andrzej Skopiński, Halina Świergocka, Tadeusz Stefański
Verkehr: Hauptprojektant inż. Jan Królikowski
Konstruktion:
Hauptprojektant inż. Zbigniew Pawlowski:
Programm: Jan Lehr-Spławiński
Entwurfsbüro: WAR-CENT, Warschau

Trotz der vielen Erfolge beim Wiederaufbau Warschaus, die auch im Ausland hoch eingeschätzt werden (Rekonstruktion von Baudenkmälern, Bau des Warschauer Zentrums mit der Ostseite der Marszałkowska), stellt die Innenstadt Warschaus, vor allem jedoch sein Zentrum gegenwärtig immer noch kein abgeschlossenes funktionelles und räumliches Ganzes dar.

In den Jahren 1976 bis 1980 ist eine stark beschleunigte Realisierung des Programms der urbanistischen Gestaltung der Stadt, vor allem des zentralen Gebietes, beabsichtigt. Ferner müssen in der Stadtstruktur die zentrumsbildenden und bisher nicht voll ausgebildeten Funktionen ergänzt werden. Die Forderung der staatlichen Auftraggeber war richtig, eine enge Integration der links und rechts der Ufer liegenden Gebiete zu erreichen, damit eine einheitliche Struktur des eigentlichen Zentrums der Stadt gebildet wird. Die Bestätigung der Planung durch das Politbüro der PVAP stellt eine einmalige Chance dar, nicht nur die gegenwärtig bestehenden Disproportionen des Nutzungsstandards zwischen den links und rechts der Wisła liegenden Gebieten zu beseitigen, sondern auch von Grund auf ein neues städtebauliches Zentrum zu schaffen, das Ausdruck der Errungenschaften unseres Landes sein wird. Das Zentrum der Hauptstadt muß so gestaltet werden, daß es auch ein hochwertiges Dienstleistungszentrum darstellt.

Das gesamte Warschauer Zentrum bildet sich unter dem Einfluß einer Reihe komplizierter Prozesse heraus, die sich aus der Rolle und Bedeutung des Zentrums auf Grund seiner internationalen, regionalen sowie städtischen Kommunikation ergeben. Außerdem beruht die hauptstädtische Rolle und Bedeutung des Zentrums auch auf den administrativen, wirtschaftlichen, kulturellen und Handelsfunktionen, die einen vorrangigen Platz im Land einnehmen. Die städtebauliche Lösung des Zentrums wird im Ergebnis neue gesellschaftliche Werte der Nationalkultur des Landes schaffen.

Die Gestaltung eines Programmodells für die Innenstadt Warschaus sowie ihres Zentrums geht aus den Untersuchungen am gegenwärtigen und zukünftigen Modell der gesellschaftlichen Entwicklung hervor, so daß die ausgearbeiteten Vorschläge der Programmfunktionen die notwendige gesellschaftliche Grundlage haben.

Die Attraktivität der Hauptstadt, die sich wiederum aus der ihrer Innenstadt ergibt, ist der Grund dafür, daß Warschau zu einem der größten Touristenziele der VR Polen geworden ist.

Das größte touristische Interesse in der Hauptstadt erwecken jene Teile der Stadt, deren unterschiedliche Funktionen räumlich und architektonisch besondere Formen aufweisen wie die Straßen der Altstadt, die Königssäule mit Zygmunt Waza, die alten königlichen Straßen „Krakowskie Przedmieście" und „Nowy Świat", der MDM-Platz, Park und Schloß „Łazienki", der Kulturpalast oder das Grab des unbekannten Soldaten.

Diese Denkmäler, Bauten und Ensembles verdeutlichen die Kontinuität der Entwicklung von Traditionen der Nationalkultur und ermöglichen es unseren Bürgern, sich mit ihnen zu identifizieren.

Zur Tradition der Architektur der Hauptstadt und ihrer Innenstadt gehört der Wiederaufbau kulturhistorisch wertvoller Bauten (z. B. des Schlosses) ebenso wie die Erhaltung und Entwicklung historischer Viertel. Das wurde auch bei der Ausarbeitung der Programmvorschläge für das Zentrum berücksichtigt.

Für den westlichen Teil des Warschauer Zentrums, der das Grundelement in der räumlich-funktionellen Struktur des eigentlichen Zentrums der Hauptstadt bildet, wurde eine Konzeption ausgearbeitet, die das Programm mit den bisher fehlenden oder zu erweiternden Funktionen Tourismus, Reiseservice, Kultur, Unterhaltung, Außenhandel und Dienstleistungen ergänzt. Die Nutzfläche des westlichen Teils umfaßt 525 000 m². Sie gliedert sich wie folgt auf:

| Funktion | Fläche |
|---|---|
| Kultur, Unterhaltung | 6,00 % |
| Handel, Gastronomie, Dienstleistungen | 14,46 % |
| Hotels | 15,40 % |
| Touristenservice | 0,80 % |
| Außenhandel, Verwaltung | 33,30 % |
| Bildung | 1,33 % |
| Lagerräume | 5,63 % |
| Folgeeinrichtungen | 2,31 % |
| Parkplätze | 23,07 % |

Grundvoraussetzung für die Programmgestaltung war, die vorgesehenen Funktionen

allen Bevölkerungsschichten zugänglich zu machen. Das Modell berücksichtigt optimal die Bedürfnisse unterschiedlicher Kreise und sozialer Gruppen.

Die wichtigsten Hauptthesen, die bei der städtebaulichen Lösung der Konzeption für den westlichen Teil formuliert wurden, sind:

- Attraktivität der einzelnen Funktionsbereiche
- optimale Verkehrserschließung, -regelung und -planung
- zeitliche Elastizität und Veränderlichkeit bei der Errichtung
- Berücksichtigung des außergewöhnlich hohen gesellschaftlichen Wertes der Zentrumsfläche
- Verknüpfung des Projekts mit den vorhandenen Dienstleistungseinheiten im Zentrum.

In Anlehnung an diese Grundlagen wurde der westliche Teil städtebaulich konzipiert. Er stellt nach der Ostwand der Marszałkowska den zweiten Teil des direkten Zentrums der Hauptstadt dar, das auf komplexe Weise projektiert und realisiert wird. Auf einem Gelände von 22 ha, das von folgenden Straßen begrenzt wird: Marchlewskiego, Świetokrzyska, E. Plater und Wspólna, entstehen Objekte mit einer Kubatur von 3 Millionen $m^3$ umbauter Raum.

Der Zentralbahnhof wird als erstes Objekt in nächster Zeit fertiggestellt.

Für den in- und ausländischen Tourismus wurden ein LOT-Hotel mit 700 Betten (verbunden mit einem städtischen LOT-Abfertigungsbahnhof), ein Touristenhotel (1200

1
Gesamtmodell mit dem Palast der Kultur und Wissenschaften. Blick von Südwesten

2
Außenhandelszentrum. Perspektive

3
Modellfoto. Blick von Norden

4
Modellausschnitt. Von links nach rechts: Zentralbahnhof, LOT-Hotel und -Abfertigungsgebäude, Ministerium für Maschinenbau



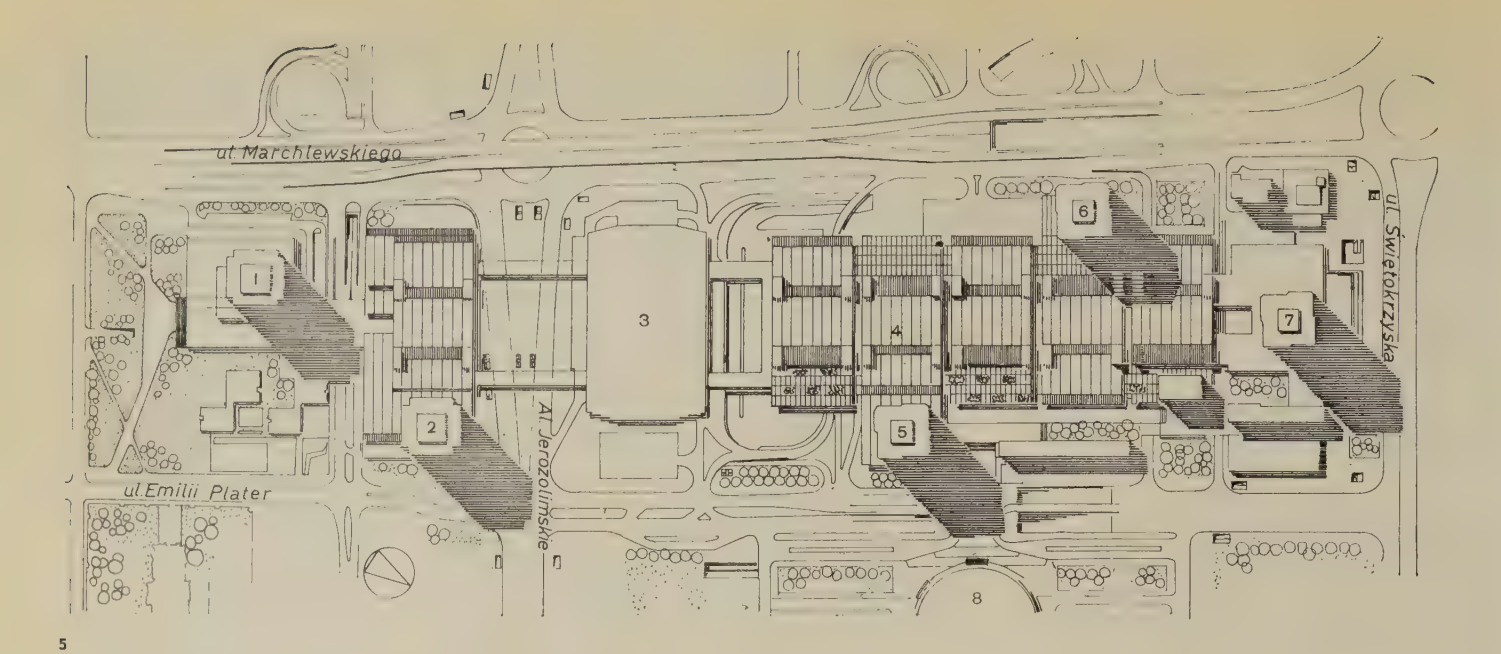
3

2



4






5

Betten) und ein ORBIS-Hotel (1000 Betten) vorgesehen. Ferner wurden Informationszentren für die Inlandtouristik und den Stadtverkehr und Objekte mit besonderer Bedeutung geplant wie Außenhandelszentren. Diese Bauten verleihen in Verbindung mit Einrichtungen des Handels, der Gastronomie und Dienstleistungen diesem Gelände einen attraktiven und einmaligen Charakter.

Auf dem Gebiet der Kultur und Unterhaltung werden verschiedene Filmtheater, Klub- und Ausstellungsräume, ein Theater und ein Jugendzentrum mit Diskotheken, Spielsälen und Ausstellungshallen geplant. Das sind also vorwiegend Objekte, die je nach Interesse und Altersgruppen für die breiten Massen bestimmt sind.

Ferner wurden Handels- und Dienstleistungsobjekte in das städtebauliche Programm aufgenommen wie Spezialkaufhäuser, Modehäuser, Büchereien und mehrere Kaufhallen. Man hat errechnet, daß innerhalb von 24 Stunden vergleichsweise die Bevölkerung einer mittelgroßen Stadt mit 350 000 Einwohnern dieses Gebiet passieren wird. Eine derart intensive Nutzung ist dank den hervorragenden Verkehrsverbindungen möglich. Die vorhandene Eisenbahnlinie mit dem Zentralbahnhof, die innerstädtischen Linien, die zukünftige Verbindung mit dem Flughafen, die zielgerichteten Autobuslinien sowie die in der Zukunft geplante U-Bahn garantieren maximale Beförderungsmöglichkeiten für dieses Gebiet, was den gesellschaftlichen Wert und die Attraktivität entscheidend erhöht.

Man hat errechnet, daß die Massenverkehrsmittel annähernd 84 Prozent der Besucher befördern werden. Der individuelle Pkw-Verkehr wird auf 25 Prozent geschätzt. Das bedeutet, daß eine entsprechende Zahl von Parkplätzen zur Verfügung stehen muß.

Im Zusammenhang damit sind für den westlichen Bereich des Zentrums rund 10 000 Parkplätze vorgesehen.

Auf dem Gebiet des westlichen Teils des Warschauer Zentrums selbst werden 4200 Plätze geplant, 5800 sind in unmittelbarer Nähe als frei stehende oder in die vorhandenen Gebäude eingebaute Objekte geplant.

Die günstige Verkehrslage und der gesellschaftliche Wert des Geländes erforderten, daß die räumliche Lösung und die Bebauung diesen Werten entsprechen müssen. Im Zusammenhang damit wurde die Bebauung des westlichen Teils in Anlehnung an die vielseitige Struktur der miteinander räumlich und funktionell verbundenen Einheiten gelöst.

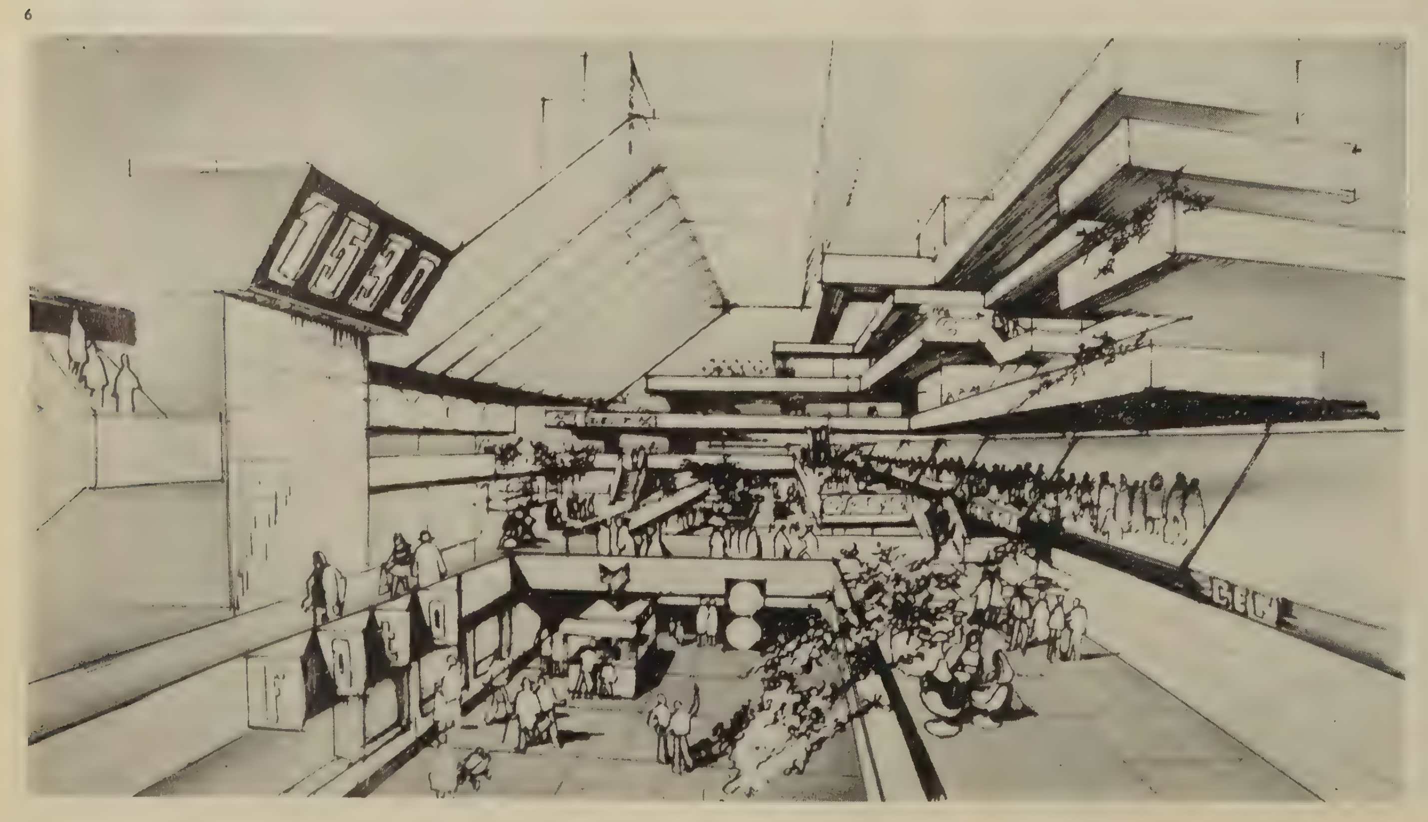
Dieses dargelegte Prinzip der Herausbildung von Dienstleistungseinrichtungen mit mehreren Funktionen konzentiert im Ergebnis Dienstleistungen mit unterschiedlichem und einmaligem Programm auf kleinem Raum und schafft damit die Voraussetzungen für ihre möglichst intensive Inanspruch-

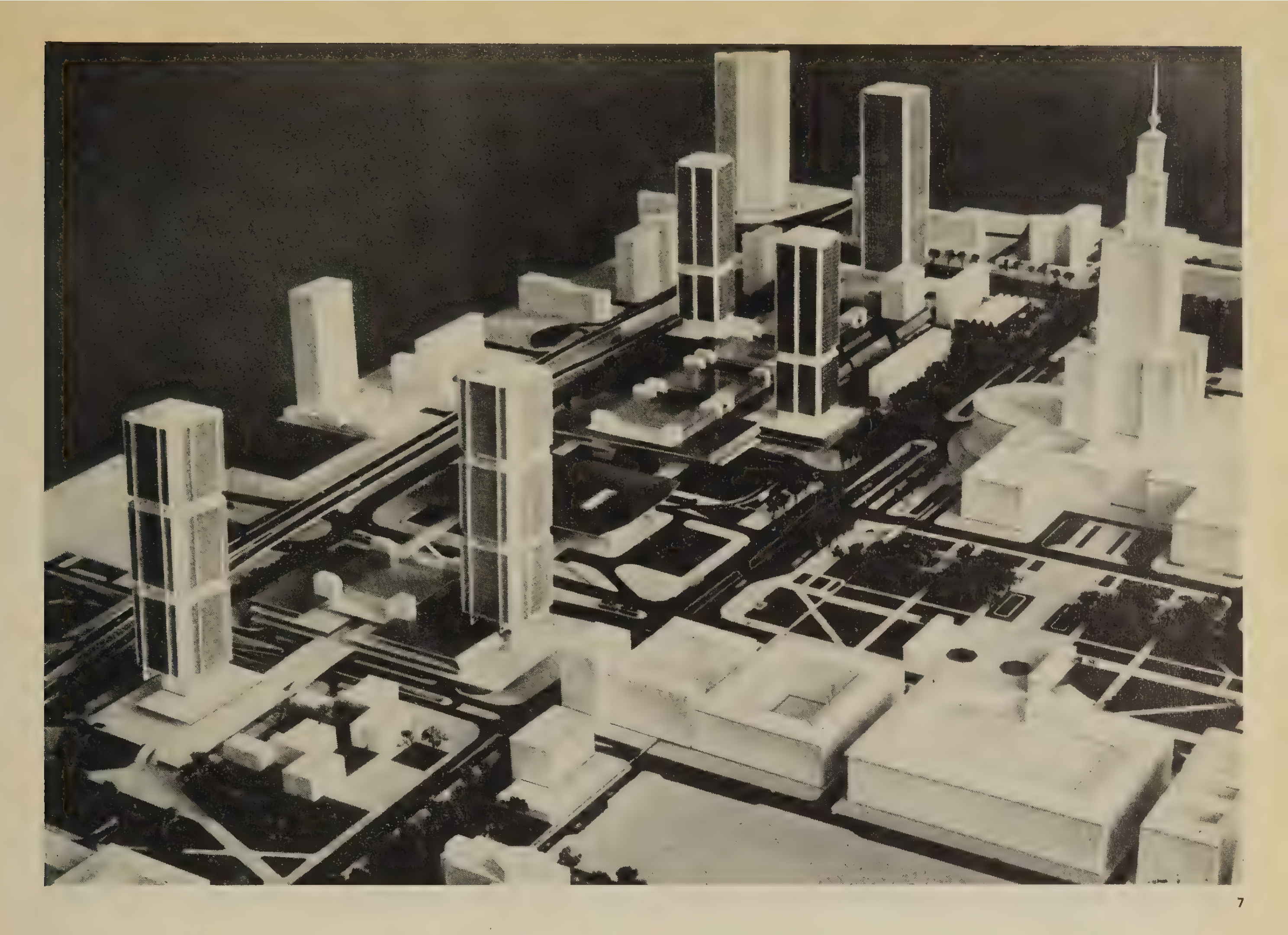
5
Lageplan
1 Ministerium für Maschinenbau
2 LOT-Hotel und -Abfertigungsgebäude
3 Zentralbahnhof
4 Passage
5 Hotel „Orbis"
6 Büro, Hotel, Touristenzentrum
7 Außenhandelszentrum
8 Kongreßsaal des Palastes der Kultur und Bildung

6
Blick in die Passage. Perspektive

7
Modell. Blick aus Südosten

6





7

nahme. Das System der Fußgängerwege, der individuelle Pkw-Verkehr (Parkmöglichkeiten) und die Massenverkehrsmittel garantieren, daß das gesamte Zentrum reibungslos und leicht zu erreichen sein wird. Grundvoraussetzung für diese Konzeption war die komplexe, etappenmäßig wie perspektivisch durchdachte Projektierung und Realisierung, die es ermöglichte, das Gleichgewicht zwischen Architektur, Verkehrswesen und städtebaulichem Raum unter Beibehaltung der entsprechenden Funktionsbedingungen herzustellen. Alles wurde unter Berücksichtigung zweier Gesichtspunkte konzipiert: die architektonische Gestaltung des Zentrums und seiner Silhouette als gesellschaftlichen Mittelpunkt der Stadt sowie die Belange des Menschen, der sich im Zentrum bewegt.

Der Bau des Palastes der Kultur und Wissenschaften war für das architektonische Bild der Stadt entscheidend. Er legte die weitere Richtung für die Projektierung von Hochhäusern fest, die den Zentrumskern der Hauptstadt markieren. Die städtebaulichen Studien ergaben nach mehreren Variantenuntersuchungen, daß der westliche Teil des Zentrums von fünf Punkthochhäusern mit 35 und 40 Geschossen und einer Höhe von etwa 140 m städtebaulich bestimmt wird. Das ist nicht nur durch die Forderung nach einer räumlichen Großform, sondern auch durch die Notwendigkeit der Schaffung eines günstigen Mikroklimas für das gesamte Gelände begründet.

Das im Projekt erfaßte Territorium kann man eigentlich in zwei Gebiete gliedern, das südliche und das nördliche. Der südliche Teil wird durch die Aleje Jerozolimskie und den Ogród Pomologiczny begrenzt. Die Größe des Investitionsvorhabens beträgt etwa 900 000 m$^3$ umbauten Raum. Hier sind zwei Hochhäuser vorgesehen, das Außenhandelszentrum und das LOT-Hotel, das mit dem LOT-Abfertigungsbahnhof verbunden sein wird. Dieser „Terminal" setzt sich aus drei unterirdischen Geschossen zusammen, die außer 500 Parkplätzen, technischen Anlagen und den Lagern auch solche Einrichtungen wie eine Halle für die Zubringerbusse zum Flughafen, gastronomische Einrichtungen (Selbstbedienungs-Schnellgaststätten) sowie eine Reihe von Geschäften mit einem vielfältigen Angebot in einer Passage enthalten.

Diese Passage ist ein Teil des unterirdischen Tunnelsystems, das die Fußgänger vom Terminal zum Zentralbahnhof der PKP und dem Bahnhof Stadtmitte leitet, der gegenwärtig als Knotenpunkt der Stadtschnellbahn in Richtung Ost-West dient. Die drei oberirdischen Etagen sind mit dem Hotel-Hochhaus verbunden und enthalten Büros, Vertretungen und Abfertigungssäle der Fluggesellschaft LOT, eine Großkaufhalle und erstklassige gastronomische Einrichtungen. Außerdem befinden sich in diesem Teil Ausstellungsräume.

Im nördlichen Teil dagegen wurde ein anderes Prinzip der Raumanordnung gewählt. Die städtebauliche Lösung für dieses Gebiet ist charakterisiert durch eine (mehreren Funktionen dienende) überdachte Passage, die sich von Norden nach Süden durch das Gebiet ausdehnt. Die Passage erstreckt sich von der Chmielna-Straße bis zur Świetokrzyska-Straße.

Dieser Teil wird aus drei unterirdischen Etagen gebildet, die etwa 3000 Parkplätze, Lagerräume und technische Anlagen enthalten, sowie aus vier oberirdischen Geschossen, die verschiedenartig zu nutzen sind. Kulturelle Einrichtungen und Objekte des Handels und der Gastronomie sind vorgesehen.

Die überdachte Passage ermöglicht es, sie unabhängig von den atmosphärischen Bedingungen zu nutzen. In unserem Klima sind Freiflächen aufgrund der atmosphärischen Niederschläge und tiefen Temperaturen einen großen Teil des Jahres schwer zu nutzen. Aus diesem Grunde wurde vorgeschlagen, die Passage mit einer transparenten Konstruktion zu versehen, die die Sonnenstrahlen durchdringen läßt und dadurch das Innere der Passage tagsüber mit Tageslicht erhellt, natürlich unter Beibehaltung der entsprechenden Lüftung im Innern. In der Dämmerung dringt durch das Dach Licht aus dem Inneren der Passage, wodurch interessante Licht- und Farbeffekte entstehen können. Die geplanten Einrichtungen werden Tag und Nacht das gesamte Jahr über genutzt werden können.

Die besprochene südliche und nördliche Gruppe sind durch Fußgängerwege mit dem gegenwärtig in Bau befindlichen Zentralbahnhof der PKP verbunden und schaffen ein einheitliches, räumliches und funktionelles System.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen der Konzeption ist die Bewährung in der Zukunft. Die gegenwärtig projektierten Objekte des westlichen Teils des Warschauer Zentrums müssen auch in noch 25 Jahren dem optimalen Nutzungsstandard entsprechen. Die Tendenzen der Miniaturisierung der technischen Anlagen und Ausrüstungen sowie das Prinzip, das auf der Flexibilität der inneren Räume beruht, müßten diesen Forderungen gerecht werden.

Die Konzipierung und Bauausführung eines solchen Zentrums ist ein äußerst komplizierter Prozeß, ein Prozeß, der entsprechende Organisationsstrukturen bei der Projektierung, Investition und Realisierung erfordert und für den entsprechende Methoden der Zusammenarbeit und eine präzise Koordinierung der einzelnen Schritte notwendig sind.

Erforderlich ist auch die Schaffung einer entsprechenden materiell-technischen Basis und ihre ständige Entwicklung, ebenso wie die Anwendung komplexer Denkweisen bei der Errichtung großer Investitionsvorhaben, die im sprichwörtlichen „Warschauer Tempo" realisiert werden.

Der Bau des westlichen Teils des Warschauer Zentrums wird ein Zeugnis für die gesellschaftlichen und technisch-ökonomischen Errungenschaften der Volksrepublik Polen sein und das Bauwesen der Hauptstadt auf einen neuen und modernen Stand der Technik bringen.

1

# Neue Wohngebiete und Wohnkomplexe in Taschkent

S. R. Adylow, Leiter der Hauptabteilung Architektur und Planung im kommunalen Vollzugsausschuß, Chefarchitekt der Stadt Taschkent
Dr.-Arch. T. F. Kadyrowa

2



1
Wohngebäude und gastronomischer Bereich im Wohnkomplex Z-4

2
Wohnkomplex Z-1, neungeschossiges Wohngebäude in der Straße des 1. Mai. In der Erdgeschoßzone sind Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen angeordnet.

3
Wohnbebauung im Wohnkomplex Z-7

4
Der W.-I.-Lenin-Prospekt im Wohnkomplex Z-7

3

In den vergangenen zehn Jahren wurden beim Wiederaufbau der Stadt Taschkent große Erfolge erzielt. Als Hauptstadt der Usbekischen SSR entwickelte sich Taschkent weiter als größtes wirtschaftliches, kulturelles und politisches Zentrum des Landes.

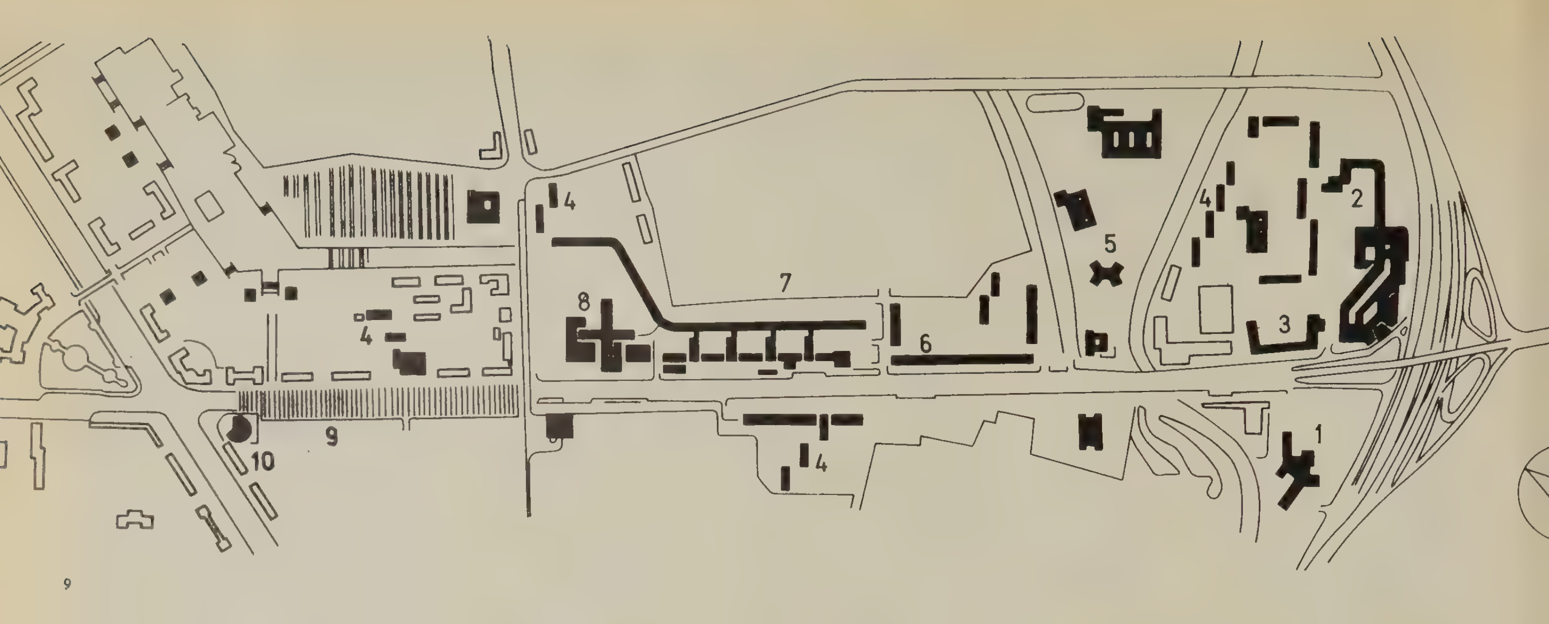
Mit Unterstützung der Parteiorganisation und gestützt auf die Masseninitiative der gesamten Bevölkerung der Stadt, konnten die Baufachleute und Projektanten das umfangreiche Programm zur Beseitigung der Schäden, die das Erdbeben im Jahr 1966 hinterlassen hatte, in außerordentlich kurzer Zeit erfolgreich abschließen. Es wurden erdbebensichere Häuser und Bauwerke errichtet, optimale Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit der Kommunalwirtschaft geschaffen und das Niveau der architektonisch-städtebaulichen Qualität erhöht. Der Umfang des Wohnungsneubaus stieg von 530 000 $m^2$ im Jahre 1965 auf 900 000 $m^2$ im Jahr 1974. In der Zeit zwischen 1966 und 1974 wurden in Taschkent Wohngebäude mit einer Gesamtfläche von etwa 9 Millionen $m^2$ errichtet. Durch die aktive Hilfe der anderen Unionsrepubliken und einer Reihe sowjetischer Städte wurden Wohngebiete und Wohnkomplexe mit rund 2 Millionen $m^2$ Fläche errichtet.

Im Rahmen des Generalplans für den Wiederaufbau entstanden in Taschkent neue Wohngebiete und -komplexe in den Stadtbezirken Tschilansar, Junussabad, Kara-Kamysch, Sewero-Wostok, Tscherdanzewa, Kuiljuk und Sergeli; neue Wohnkomplexe wurden auch im Zentrum der Stadt geschaffen.

Für den Wiederaufbau der Stadt wurden die modernsten Methoden der Planung und Bebauung genutzt; man erarbeitete architektonische Lösungen, die das Bodenrelief als

4






9

städtebauliche Lösung gewählt: Neungeschossige Wohngebäude wurden hier mit zwei- und viergeschossiger Bebauung kombiniert. Der Wohnbereich ist für rund 30 000 Einwohner ausgelegt und weist sämtliche Einrichtungen für die Versorgung der Bevölkerung auf (Schulen, Kindergarten und -krippen, Kaufhallen, Gaststätten, Warenhäuser, Polikliniken usw.). Durch die gewählte räumliche Ordnung entstanden in sich selbständige, mit allen erforderlichen Einrichtungen versehene Stadtbereiche, die auch großzügig angelegte Grünflächen aufweisen. Außerdem wurden durch Pergolen schattige Fußgängerwege und Ruheplätze für die Einwohner geschaffen.

Die architektonisch-städtebauliche Komposition des Wohnkomplexes „Ukrainski Z-7" (Architekten: L. Gussewa, I. Dikarewa, W. Jelisarow, W. Kowalewskaja, I. Mesenzew, W. Medwedjew, W. Uspenski, E. Knirel u. a.) (2) wurde nach dem Grundsatz der freien Gruppierung von Gebäuden rund um einen gegliederten zentralen Innenraum gestaltet. Der Wohnkomplex „Ukrainski Z-7" liegt im Süden des zentralen Stadtbezirks zwischen dem Zentralbahnhof (Taras-Schewtschenko-Straße) und dem Stadtbezirk Frunse (Schota-Rustaweli-Straße). Die Kindereinrichtungen und Ladenstraßen sind von den Wohnhäusern aus bequem zu erreichen.

Mit seiner Westseite ist dieser Wohnkomplex Bestandteil der Stadtkernzone am W.-I.-Lenin-Prospekt. Dieser Standort war für die räumliche Gestaltung des Wohnbezirks entscheidend: Um eine zentrale Grünfläche wurden neungeschossige Wohngebäude angeordnet, die in Skelettbauweise errichtet wurden. In diesem Wohnkomplex befinden sich als Experimentalbauten errichtete kombinierte Kindereinrichtungen und Schulen für insgesamt 2800 Schüler. Versorgungseinrichtungen und Wohngebäude sind voll klimatisiert und verfügen über ein unterirdisches, zentrales Heizsystem.

Der Wohnkomplex Z-7 zeichnet sich durch reiche Begrünung, hohe Qualität der Bauarbeiten, weitgehende Verwendung von Keramikmaterial für die Außenwandverkleidung, Vorhangfassaden und Sonnenjalousien aus.

Die Wohnkomplexe Z-13 (Giprogor Leningrad, Architekten: W. Sewerkin, D. Goldgor, W. Wassiljew und W. Stscherbin) und Z-14 befinden sich im Nordwesten des Stadtzentrums am Prospekt Abaja, einer der Hauptmagistralen. Die Bebauung besteht im wesentlichen aus viergeschossigen Wohngebäuden und einem Anteil vielgeschossiger Punkthäuser an der Magistrale.

Auf Grund der klimatischen Gegebenheiten wurden die Wohnhöfe zum Norden hin offen gestaltet, um durch die im Sommer vorherrschenden kühlen Nordwinde die Wohnbedingungen zu verbessern. Zwischen den Wohnhausgruppen sind kombinierte Kindereinrichtungen, Schulen und Versorgungseinrichtungen untergebracht. Die Räume für die technische Versorgung sind jeweils für jede Gebäudegruppe getrennt angeordnet. Für die Gestaltung der Fassaden wurden Blenden, Silikatstrukturen, Keramikplatten und Sonnenschutzjalousien eingesetzt.

Besonders interessant sind die Silhouetten der Wohnkomplexe Z-26 und Z-27 (Architekten: G. Korobowzew, I. Koptelowa, S. Adylow und L. Adamow; Ingenieure: J. Tschingewoi, T. Schachsuwarjan u. a.), die im Westen des zentralen Stadtbereichs von Taschkent liegen. Sie liegen am Prospekt Beruni, einer Durchgangsmagistrale, die das Zentrum mit der „Studentenstadt" verbindet.

10



9
Schema der Bebauung der B.-Chmelnizki-Straße
1 Rechenzentrum
2 Wohnkomplex
3 Institut „Gipromselstroi"
4 neungeschossige Wohnbebauung
5 zwölfgeschossige Wohnbebauung
6 Wohngebäude mit 500 WE
7 Konzentration der Wohnbebauung
8 16geschossiges Wohngebäude
9 Pergola
10 14geschossiges Wohngebäude

10
Wohngebäude in der B.-Chmelnizki-Straße mit 54 WE

11
Wohngebäude mit 500 WE in einem Rekonstruktionsgebiet

Diese Wohnkomplexe mit zwei-, vier- und neungeschossigen Häusern in Großplattenbauweise sind mit industriell hergestellten stationärem Sonnenschutz (durchbrochene Raumgitter) versehen, durch die ornamentale Gebilde entstehen. Außerdem sind sie mit großen Keramikfresken verziert, die Themen aus der Arbeit von Abu-Reichan-Beruni darstellen. Die Qualität auch dieser Wohnkomplexe äußert sich in ihrer architektonisch-städtebaulichen Gestaltung, die auf Grund detaillierter demographischer Untersuchungen gewählt wurde. Durch die gewählte Gestaltung sollen auch die Möglichkeiten der Kommunikation der Bewohner dieser relativ begrenzten Bereiche gefördert werden. Es entstanden Wohnblöcke für je zwei- bis dreitausend Einwohner mit Wohngebäuden unterschiedlicher Geschoßhöhe. Diese Gebäude gruppieren sich um ein sogenanntes Machalli-Zentrum. Die Räume dieses Zentralgebäudes sind flexibel nutzbar und ermöglichen eine breite Skala gesellschaftlicher Veranstaltungen.

Im Norden von Taschkent wird gegenwärtig das große Wohngebiet Junussabad errichtet (Taschgiprogor, Chefarchitekt des Projekts: R. Walijew; Hauptingenieur: S. Berkowitsch). Junussabad ist für 470 000 Einwohner ausgelegt. Charakteristisch für die städtebauliche Gestaltung sind hier zentrale geradlinige Boulevards, die die Zentren einer Reihe von Wohnkomplexen verbinden, die zur Zeit errichtet werden. Unter Berücksichtigung der grundlegenden Forderungen der Verkehrsplanung und der lokalen Umweltstruktur sieht der Bebauungsplan die Schaffung großer, in die Magistralen eingeordneter Gebäudegruppen vor. Bei der Realisierung dieses Wohngebiets wird den Klimaverhältnissen in Taschkent besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Im Gebiet von Taschkent treten vorwiegend Luftströmungen auf, die von dem Tschatkal-Höhenzug an der Front des Tianshan-Gebirges herunterwehen und sich mit Luftströmungen aus der Kysylkum-Wüste abwechseln. Diese Tatsache hat für Junussabad eine ganz besondere Bedeutung, da hier diese Luftströmungen unterschiedlicher mikroklimatischer Qualität zuerst das Stadtgebiet von Taschkent berühren. Aus diesem Grunde wurden die Straßen dieses Wohngebietes fast ausschließlich in nördlichen und nordöstlichen Richtungen angelegt, um so die kühle und reine Bergluft zur Klimaverbesserung zu nutzen. Andererseits wirkt die vielgeschossige Bebauung an der Westgrenze dieses Bezirks als Sperre gegen die trockenen, heißen und staubhaltigen Winde aus westlichen und nordwestlichen Richtungen.

Für eine weitere Verbesserung des Mikroklimas wurde eine Reihe von Maßnahmen getroffen, so z. B. die differenzierte Verteilung von Grünanlagen und Parks, die Anlage von Brunnen und Wasserflächen usw. Dadurch wurde es auch möglich, die Freizeitbereiche näher an die Wohngebäude heranzuführen. Für dieses Wohngebiet wurde auf Grund der lokalen Besonderheiten ein von den sonst geltenden Normen abweichendes Versorgungs- und Dienstleistungsnetz entwickelt. Das betraf z. B. die Umverteilung der städtebaulichen Fonds für die kulturelle und materielle Versorgung innerhalb der vorgegebenen Normativstufen, die Größe der Versorgungsbereiche und die Anordnung von Komplexeinrichtungen für die kulturelle und materielle Versorgung. So werden den einzelnen Wohnkomplexen beispielsweise größere Versorgungseinheiten zugeordnet als allgemein üblich.

In Übereinstimmung mit dem Generalplan für die Entwicklung und Bebauung der Stadt Taschkent wird die architektonische und funktionelle Verbindung der einzelnen En-

11



12

sembles des Zentrums mit den großen Wohngebieten im Südwesten der Stadt realisiert.

Dieser städtebaulichen Absicht dient die Anlage einer Reihe von zentralen Plätzen. Dazu gehört z. B. der Platz der Völkerfreundschaft (Architekten: S. Adylow, F. Tursunow, L. Adamow, W. Machmudow und S. Ischanchodshajew). Hier kreuzen die Furkatstraße, die Nowo-Usbekistanska und der Prospekt der Völkerfreundschaft. Über diesen Platz, der ein großer Verkehrsknotenpunkt Taschkents ist, wird die Verbindung zwischen den Stadtbezirken Frunse, Oktjabrski und Tschilansarski sowie dieser Bezirke mit dem Stadtzentrum hergestellt. Dominante der architektonischen Gestaltung des Platzes ist der große Kino-Konzertsaal mit 2800 Plätzen. Im Mittelpunkt des Ensembles, an der geometrischen Achse der Furkatstraße gelegen, ist dieses Gebäude, vor dem sich das Monument „Völkerfreundschaft“ befindet, ein zentraler Bau von gesamtstädtischer Bedeutung. Im Unterschied zu anderen projektierten Plätzen erhält der Platz der Völkerfreundschaft seine Gestaltung durch die Kombination neungeschossiger Wohngebäude, in deren Erdgeschoßzone spezielle Versorgungseinrichtungen untergebracht sind. Besondere Probleme ergaben sich aus der Rolle dieses Platzes als Verkehrsknotenpunkt. Der Verkehr wurde in zwei Ebenen geführt, unterirdische Tunnels und Fußgängerüberwege zu der geplanten Metrostation wurden eingerichtet. Alle unterirdischen Verbindungswege sind voll klimatisiert.

Ein anderes typisches Neubaugebiet ist die B.-Chmelnizki-Straße (Taschgiprogor; Chefarchitekt des Projekts: A. Kossonski; Architekten: J. Miroschnitschenko und I. Demtschschinskaja; Chefingenieur des Projekts: J. Iwannikow) (3). Diese Straße beginnt am Flughafen Taschkent und mündet in eine

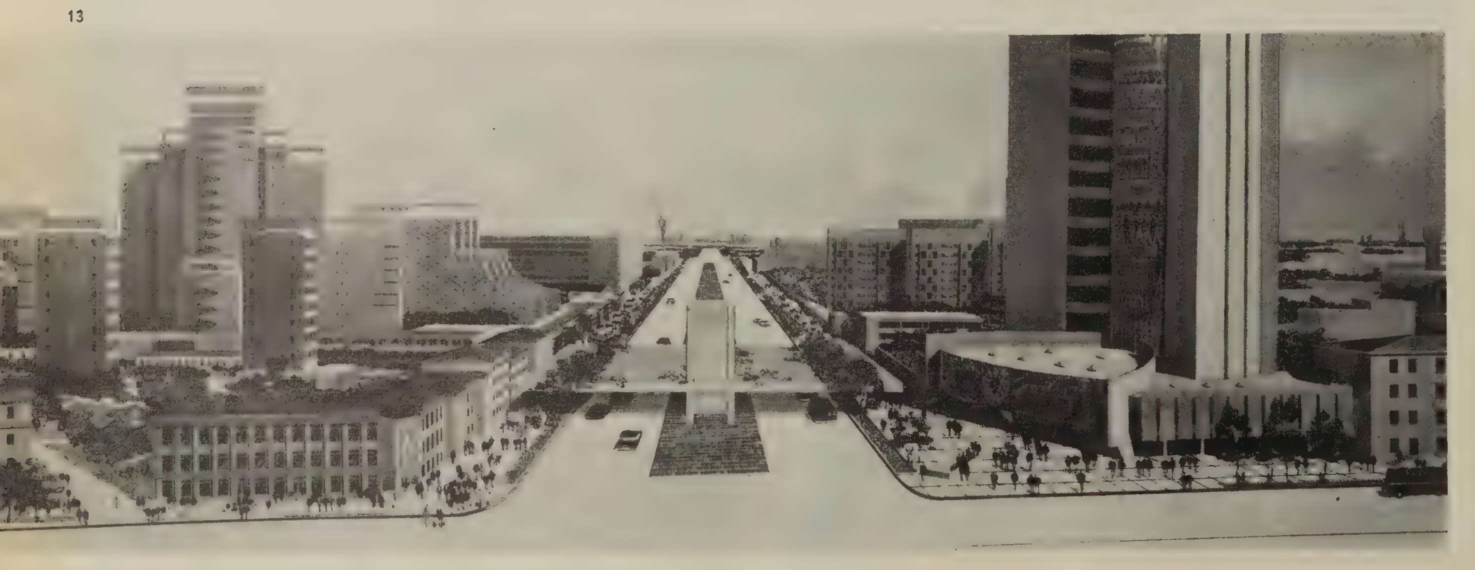
**12**
Städtebauliche Raumgliederung durch die Wahl unterschiedlicher Geschoßzahlen im Wohnkomplex Z-27

**13**
Ideenentwurf für die weitere Rekonstruktion der B.-Chmelnizki-Straße

**14**
Modell des Wohnkomplexes Z-7

**15**
Projekt für ein gesellschaftliches Zentrum im Wohngebiet Tschilansar

13



der zentralen Magistralen der Stadt. Sie wird von Wohngebäuden verschiedener Geschoßhöhen (4 bis 16 Geschosse) von Gesellschaftsbauten sowie Versorgungseinrichtungen eingefaßt.

Der letzte, etwa 300 m lange Abschnitt dieser Straße, der mit drei- bis viergeschossigen Häusern bebaut wurde, soll mit einer schattenspendenden Überdachung versehen werden. An der Kreuzung dieser Straße mit anderen städtischen Magistralen wird ein 14geschossiges Punktgebäude errichtet. Der Nordsüdverlauf der Straßen und die Verkehrsgeräusche waren der Anlaß für die Entwicklung eines neuen Haustyps, bei dem Galerien ein wesentliches Detail sind. Dieser Typ wurde inzwischen zur Grundlage der Bebauung dieses Bereichs. Diese Lösung ermöglichte es den Autoren, die Fassaden der Häuser differenziert zu gestalten.

Weiterhin zeichnet sich dieser Stadtbereich durch eine ungewöhnliche Farbfülle aus, die auf kontrastierenden Farbkompositionen beruht: Die Kombinationen reichen von Creme über Hellblau bis zu Himbeer mit Gold.

Die in dem Projekt vorgeschlagenen Sonnenschutzeinrichtungen – die „Klimawände" – schützen auch die Gebäudewände mit der intensivsten Sonneneinstrahlung. Die hier gewählte flexible Lösung kann sowohl für die Verschattung in den heißesten Monaten des Jahres als auch in den Wintermonaten eingesetzt werden. Diese „Klimawände" sind selbständige architektonische Gestaltungselemente, mit denen städtebauliche Akzente gesetzt werden können. Sie ermöglichen es, unterschiedliche Details zu einem einheitlichen Ganzen zusammenzufassen.

Gegenwärtig arbeitet man an der Projektierung und Errichtung einiger Gebäudeensembles dieser Straße, die Ende 1975 fertiggestellt sein werden.

Unter den Gebäuden, die an der B.-Chmelnizki-Straße errichtet werden, befinden sich auch neungeschossige Wohnhäuser an deren Projektierung und Fertigstellung Architekten aus Taschkent und Moskau sowie Ingenieure des Baukombinats Kamju gearbeitet haben.

Eine erste Analyse der Planung und Bebauung der Wohngebiete und Wohnkomplexe Taschkents führt zu folgenden Feststellungen:

- Im Zentrum der Stadt sind besonders nach dem Erdbeben im Jahr 1966 außerordentlich umfangreiche Rekonstruktions- und Aufbauarbeiten geleistet worden. Man hat neue, moderne Wohnkomplexe errichtet, bei denen erstmals neue Typen von zwei-, vier- und neungeschossigen Wohn- und Gesellschaftsbauten (Wohnkomplexe Z-4, Z-5, Z-6) sowie neue selbständige Klima-, Beheizungs- und Beregnungssysteme für jeden Wohnkomplex (Z-7 u. a.) eingeführt wurden.
- Städtebauer aus allen Republiken der Sowjetunion brachten ihre Erfahrungen und ihre Individualität in das große Vorhaben mit ein. Dennoch wurde die Bebauung im Einklang mit der architektonisch-planerischen Struktur der Stadt nach einer einheitlichen städtebaulichen Grundidee unter sorgfältiger Berücksichtigung aller besonderen örtlichen Bedingungen durchgeführt (Wohnkomplexe Z-1, Z-2, Z-4, Z-5, Z-6, Z-7, Z-13 u. a.).
- In den neuen Wohngebieten Taschkents wurden differenzierte Einrichtungen der kulturellen und materiellen Versorgung errichtet, die den gegebenen klimatischen und demographischen Besonderheiten der Stadt Rechnung tragen (Wohngebiet Junussabad, Tschilansar u. a.).
- Die Synthese zwischen der Architektur und den Werken der monumental-dekorativen Kunst (Chmelnizkistraße, einzelne Wohnkomplexe in Tschilansar, Junussabad usw.) wurde weiterentwickelt.
- In jedem Plankomplex ist die Anlage von Parks, Gärten, Boulevardbepflanzungen enthalten.

**Anmerkungen**

(1) Dem Autoren-Kollektiv wurde im Jahre 1970 der Staatspreis der Usbekischen SSR „Hamsi Hakimsade Nijasi" verliehen.

(2) Das Autorenkollektiv des Wohnkomplexes „Ukrainski" erhielt anläßlich der Leistungsschau der Sowjetarchitektur des Bundes der Architekten der UdSSR 1969 einen Anerkennungspreis und auf der Leistungsschau der Architektur der Usbekischen SSR 1969 ein Diplom ersten Grades.

(3) Einzelne Objekte der Straße wurden von den Architekten L. Mamajewa, W. Asimow, A. Disik und T. Mametowaja sowie von den Ingenieuren W. Powaritschew, B. Gorochowski, L. Pergament und S. Larionowa bearbeitet. An der Ausarbeitung des Projekts nahm auch eine Studentengruppe der Fakultät Architektur am Polytechnischen Institut Taschkent teil.

**Literatur**

Adylow, S. R.; Walijew, R. M.: Grundsätze für die städtebauliche Struktur des Wohngebiets Junussabad. Stroitelstwo i architektura Usbekistana (1973) H. 10

Wlijew, R. M.; Esjenow, A. E.: Fußgängerzonen mit gesellschaftlicher Bebauung im städtischen Wohnkomplex. Stroitelstwo i architektura Usbekistana (1972) H. 12

Adylow, S. R.; Kadyrowa, T. F.: Ein neuer Abschnitt in der Rekonstruktion Taschkents. Stroitelstwo i architektura Usbekistana. (1971) H. 11

Jaralow, J. S.: Gegenwart und Tradition. Architektura CCCP (1972) H. 12

Rotschegow, A.; Ginsburg, W.: Die Moskau-Viertel von Taschkent. Architektura CCCP (1971) H. 12

Kadyrowa, T. F.; Babijewski, K. W.; Tursunow, F. J.: Architektura Sowjetskovo Usbekistana. Moskau, 1972

14



15



1

2



# Rekonstruktion der Altstadt von Klaipeda

Dipl.-Ing. Arch. Algimantas Miskinis,
Kandidat der Architekturwissenschaften, Kaunas
Leiter des Sektors Städtebau
im Litauischen Wissenschaftlichen
Forschungsinstitut für Bauwesen und Architektur

3



Klaipeda ist eine der 66 denkmalgeschützten historischen Städte und Marktflecken der Litauischen SSR. Die Altstadt von Klaipeda ist ein wertvolles und anerkanntes historisches Städtebauensemble. Sie wird im Norden von der Dange (Dane), im Westen vom Hafen, im Süden und Osten von den alten Befestigungsanlagen begrenzt. Die Altstadt allein nimmt eine Fläche von rund 36 Hektar ein; zusammen mit der Burg und den Befestigungsanlagen sind das etwa 60 Hektar. In den 304 Gebäuden der Altstadt leben gegenwärtig 6500 Einwohner.

Für die Herausbildung des Territoriums von Klaipeda und die Entwicklung der Altstadtstruktur lassen sich zwei Perioden unterscheiden: In der ersten Periode hat sich der Altstadtteil auf der Insel zwischen den Dangearmen entwickelt, in der zweiten Periode entstand der Bereich zwischen der Alten (Kleinen) Dange und den Befestigungsanlagen.

## Die erste Periode

1252 beherrschte der Livländische Orden das litauische Küstengebiet und erbaute an der Dangemündung eine Burg aus Holz.

1254 wurde für die in den Urkunden dieser Zeit Memelborg genannte Stadt ein Gelände mit einer streng rechteckigen Struktur abgemessen, und die erste Phase der Bebauung beginnt. Kurz darauf erhält die Stadt das Lübische Stadtrecht. Im Gegensatz zu vielen anderen Stadtgründungen dieser Zeit erhält die Stadt keinen Marktplatz. Die Funktion eines Marktes übernimmt die Kirchen- und Marktstraße, eine breite, die Burg mit den Kirchen verbindende Straße. Die Stadt wird im 14. Jahrhundert mehrmals niedergebrannt und fast völlig vernichtet. Anfang des 15. Jahrhunderts wird Klaipeda neu errichtet. Die Neugründung der Stadt (1409) wird Johan Lankau zugeschrieben, der nicht nur den Standort bestimmt, sondern auch die Führung der Hauptstraße und die Errichtung wichtiger Bauten beeinflußt haben soll. Auf Grund der ungünstigen ökonomischen Entwicklung kam die Bautätigkeit in der Stadt im 15. Jahrhundert fast zum Erliegen. 1503 wies Klaipeda nur 25 Familien auf. Ab 1529, mit dem Beginn der Befestigung der Burg, beginnt die Stadt erneut zu wachsen. 1540 leben in ihren Mauern schon 107 Familien, die 148 Grundstücke besitzen, und 1589 sind es 143 Familien mit 117 Grundstücken. Bis zum Ende des 16. Jahrhunderts hat sich die Stadtstruktur zwischen den Dangearmen schon gebildet.

### Die zweite Periode

Vom Anfang des 16. Jahrhunderts an entsteht der Stadtteil südlich der Alten Dange. 1540 leben in diesem Gebiet 16 Fischer und ein Soldatenzug; bis 1584 entsteht die Ledergasse. 1627, als der Ingenieur Kristian Rose die Stadtbefestigungsanlagen baut, bezieht er nicht nur das bebaute Gebiet, sondern auch weitere noch freie Flächen ein. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts bildet sich die Struktur der „Friedrichstadt"



4

1
Ansicht von Burg und Stadt um 1630

2
Burg- und Stadtplan aus dem Jahre 1658. Aus den Fonds der Königlichen Bibliothek in Kopenhagen

3
Ansicht des Westteils von Burg und Stadt um 1535

4
Modell des Rekonstruktionsprojektes der Altstadt 1975

5
Ansicht der P.-Cvirkos-Straße mit der Johanniskirche aus dem Jahre 1938

6
Die Stadtsilhouette um 1938

5



6



heraus; das entstandene Straßennetz teilt das Gebiet in große, meist regelmäßige Wohnviertel. Am Ende des 16. bzw. in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts hat die Altstadt von Klaipeda im damals bebauten Gebiet fast schon ihre heutige Ausprägung gefunden. Später kam es nur noch zu geringfügigen Änderungen. Diese Änderungen sind hauptsächlich auf die 1667 begonnene Verschüttung der Alten Dange zurückzuführen, die die beiden Teile der Altstadt trennte. Es entstanden die ehemalige Große Wasserstraße und einige neuere Viertel im alten Stadtteil; andere Viertel wurden umgebaut, und in der „Friedrichstadt" wurde ein Markt eingerichtet.

Die Entwicklung der Stadt, ihrer Bebauung und ihrer Struktur war ein komplizierter Prozeß über einen langen Zeitraum. Die ersten Umrisse der Stadtbebauung zeichnen sich am Ende des 13. Jahrhunderts ab, als die Dom-, Nikolai- und Johanniskirche gebaut wurden. Wegen des Verbots, Backsteinbauten zu errichten, wurden fast alle Gebäude dieser und auch späterer Zeiten in Holz oder Fachwerk ausgeführt. Da die Stadt sich nur langsam entwickelte, befanden sich die Gebäude am Anfang des 16. Jahrhunderts vorzugsweise an der ehemaligen Marktstraße und den Querstraßen, die zu den Brücken über die Dangearme führten. Bis 1535 wird der westliche Teil der Stadt (in der Nähe des Hafens) mit ein- bis dreigeschossigen Häusern bebaut. 1594 bis 1595 wurde an der früheren Marktstraße ein Rathaus aus Ziegeln und Steinen errichtet. Die bis 1630 auf der Insel neuentstandene Stadt ist nicht mehr nur ein Anhängsel der Burg, sondern bildet ein klares Gegengewicht zu dem großen und massiven Burgbautenkomplex. Während des Brandes im Jahr 1623 wurden die ersten Bauten der „Friedrichstadt" vernichtet. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts wurde dieser Teil der Stadt in den Grenzen der Stadtbefestigungsanlagen mit Siedlungshäusern bebaut, die im Kontrast zu den älteren Teilen dieses Gebietes stehen. Nach dem Brand von 1678, dem fast die ganze Stadt zum Opfer fiel, gewannen Überlegungen für eine einheitliche Gestaltung beider Stadtteile die Oberhand. Das drückte sich nicht nur in der Zuschüttung der Alten Dange und einer gleichmäßigeren Verteilung der Gebäude auf dem von den Befestigungsanlagen umgebenen Territorium aus, sondern zeigte sich auch bei dem Neubau (1686) der Nikolaikirche auf einem Standort in der „Friedrichstadt". 1696 bis 1706 wurde ferner an der Marktstraße die neue Johanniskirche gebaut. Diese beiden Sakralbauten waren lange Zeit Dominanten der Stadtsilhouette.

Nach dem Brand im Jahre 1854, der wiederum fast die ganze Stadt vernichtete, war sehr wenig von den alten Bauten übriggeblieben. Im zweiten Weltkrieg verminderte sich diese Zahl erheblich. So wurden auch die Johannis- und die Nikolaikirche zerstört. Wenn auch die Altstadt von Klaipeda in der Vergangenheit viele ihrer wertvollen Architekturdenkmäler eingebüßt hatte, wurde sie doch 1959 kraft eines Beschlusses des Ministerrates der Litauischen SSR zu einer denkmalgeschützten historischen Stadt erklärt. Das bringt neben den damit verbundenen Vorteilen für die Städteplaner und Denkmalspfleger auch besondere Pflichten mit sich, so z. B. bei der Wahl effektiver Methoden für die Rekonstruktionsmaßnahmen.

Was ist an der heutigen Altstadt von Klaipeda wertvoll, was ist in ihr zu schützen und zu rekonstruieren?

Der städtebauliche Reiz dieser Altstadt liegt weniger im Wert einzelner Bauten und Ensembles (in Klaipeda existieren nur ein Barockhaus und neun Fachwerkbauten vom Ende des 18. Jahrhunderts), sondern in der städtebaulich-räumlichen Komposition der gesamten Altstadt, die sich in streng geometrischen Raumbildungen ausdrückt und so ein Ausdruck mittelalterlicher Strenge und Ordnung ist. Das ist nicht nur aus der alten, kaum veränderten Stadtstruktur (besonders auf der ehemaligen Insel) mit ihren geraden und engen Fischer- und Handwerkergassen ablesbar, sondern auch an den schlichten, streng aneinandergereihten Bauten. Wenn auch die Gebäude eine Vielzahl von Stilelementen aufweisen, so haben sie doch eine einheitliche Ausprägung, die sich wahrscheinlich aus den lokalen Baugewohnheiten ableitet.

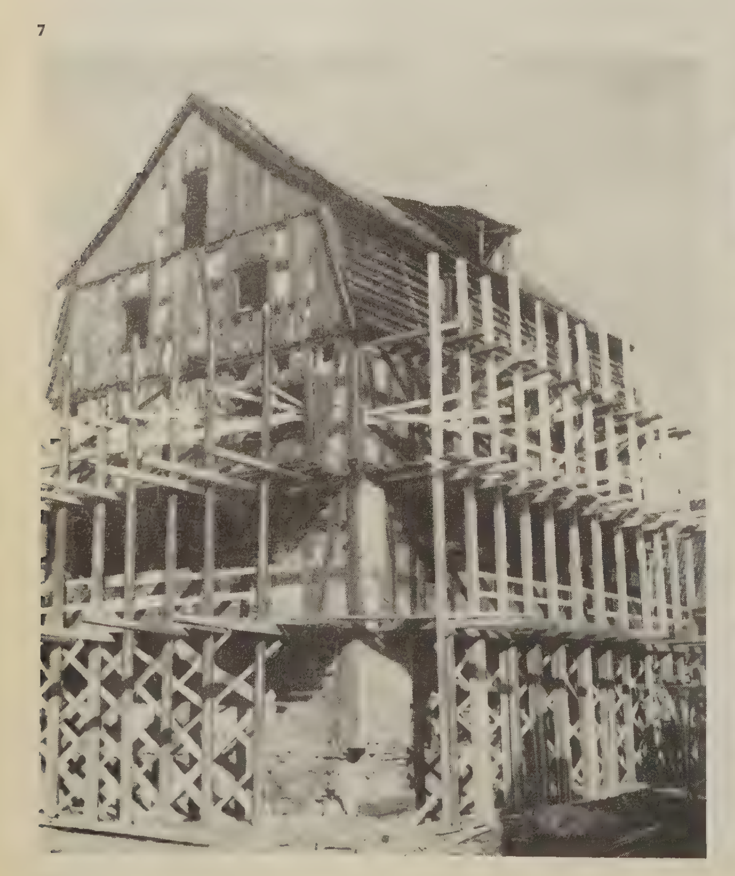
Auf Grund dieser Ausprägung ist die Altstadt von Klaipeda eine bauhistorische Ergänzung zu den Altstädten von Vilnius und Kaunas, wo sich plastische, kontrastvolle und romantische Räume organisch gebildet haben. Dadurch unterscheidet sich Klaipeda von den anderen, vom Staat denkmalgeschützten alten Städten der Litauischen SSR, und darin liegt auch der Wert der Altstadt von Klaipeda.

In den letzten Jahren wurden bei der Rekonstruktion der Altstadt von Klaipeda große Erfolge erreicht. Der Beschluß, diese Altstadt unter Denkmalschutz zu stellen, wurde bereits gefaßt, als das Hauptinteresse noch der Instandsetzung der im Krieg beschädigten Bauten galt. Es wurde das erste Altstadtrekonstruktionsprojekt ausgearbeitet, auf Grund dessen auch einige Neubauvorhaben entstanden.

Seit 1970 werden die Altstadtviertel komplex rekonstruiert; dafür wurden zunächst Untersuchungen durchgeführt und sämtliche Projekte für das betreffende Viertel ausgearbeitet (für die Instandsetzung, Rekonstruktion oder Restauration sowie auch für Neubauten). Zugleich werden in der Altstadt wertvolle Einzelbauten rekonstruiert und instand gesetzt, darunter auch die für Klaipeda so charakteristischen Fachwerkbauten. So wurden bereits Gebäude in der ehemaligen Gartenstraße, z. B. das sogenannte Elefantenhaus, instand gesetzt. Es wurde z. B. weiterhin ein einfaches strenggeformtes Fachwerklagerhaus rekonstruiert. Zur Zeit restauriert man ein architektonisch wertvolles dreigeschossiges Lagerhaus in der „Hohestraße", das einzige in der Litauischen SSR erhaltene Gebäude dieser Art. Dieses Gebäude, im Grundriß ein unregelmäßiges Viereck, erinnert an die alten Lagerhäuser des 16. Jahrhunderts. Als Materialien wurden verwendet: im Erdgeschoß Backstein, in den Obergeschossen Fachwerk. Dieses Gebäude zeichnet sich durch Einfachheit, funktionelle Klarheit und sparsame Innenraumlösung aus. Ferner wurden mehrere Kaufmanns- und Handwerkerwohnhäuser mit den dazugehörigen Hofkomplexen, z. B. in der ehemaligen Marktstraße, rekonstruiert. Gegenwärtig wird eine alte Fischergaststätte in der früheren Bäckerstraße wiederhergestellt.

1973 bis 1975 wurde das Anfang der sechziger Jahre erarbeitete Rekonstruktionsprogramm auf Grund neuerer Erkenntnisse überarbeitet und zum Teil korrigiert. Diese Arbeit wurde von den Architekten N. Zubovienе und V. Zubovas der Klaipedaer Abteilung des Instituts für Architekturdenkmalpflege in Zusammenarbeit mit Sachverstän-

7



8





9

historisch entstandenen Stadtstruktur, durch behutsame Rekonstruktion der alten Bauten und die überlegte und sparsame Verteilung der Neubauten erreicht werden.

2. Die Neubauten sollten regionale baukünstlerische Züge erhalten, um neue und alte Gebäude harmonisch zu verbinden, ohne deshalb in eine aufgesetzte Stilisierung zu verfallen. Generelle Rezepte für die Lösung dieser Probleme kann es nicht geben. Hier muß in jedem Einzelfall entschieden werden. Der Umfang des Neubaus in der Altstadt (30 Prozent) zwingt Städtebauer und Architekten zu besonders sorgfältiger Arbeit, um so die städtebauliche Harmonie dieses Gebiets zu erhalten.

3. Durch die Rekonstruktion bestimmter baulicher Ensembles soll die Altstadt ihre frühere Rolle für die Bildung der Stadtsilhouette zurückerhalten.

Diese Prinzipien des Perspektivmodells der Altstadt von Klaipeda wurden Bestandteile des geltenden Rekonstruktionsprojektes.

Die Altstadt von Klaipeda ist als Teil des Stadtzentrums mit rund 4500 Einwohnern projektiert. Es ist geplant, alle Industriebetriebe an den Stadtrand zu verlegen und eine größere Konzentration von Verwaltungsfunktionen zu vermeiden. Die Anzahl

ner der Altstadt darstellen und gleichzeitig als Schutzzone vor dem Verkehrslärm dienen.

Im Rekonstruktionsprojekt ist vorgesehen, die Unterschiede der historisch gewachsenen Bebauung beizubehalten. Aus diesem Grund, aber auch auf Grund des sehr schlechten Bauzustandes einiger Gebäude wird in bestimmten Bereichen der Altstadt ein höherer Prozentsatz an Neubauten entstehen als im Mittelwert für die gesamte Altstadt. Südlich vom Theaterplatz sowie am Marktplatz werden die meisten Neubauten konzentriert. Dabei werden auf der ehemaligen Insel nur wenige Neubauten auf freien Grundstücken vorgesehen. Einzelne unbebaute Grundstücke bleiben frei und schaffen so neue städtebauliche Räume. Die Größe und Gestalt der Neubauten werden den umliegenden alten Bauten angepaßt, wobei die Gebäude zwei bis drei Geschosse aufweisen. Der Theatererweiterungsbau wird so plaziert, daß er die Geschlossenheit des Theaterplatzes noch verstärkt.

Am Standort der ehemaligen Johanniskirche ist ein 60 m hoher Turmneubau vorgesehen, um so das Gebiet der Altstadt im Stadtpanorama hervorzuheben.

Parallel zu dem generellen Rekonstruktions-

7
Fachwerkhaus in der Altstadt während der Rekonstruktion (1974)

8
Instand gesetzte Fachwerkhäuser im Altstadtbereich

9
Eine für die Altstadt von Klaipeda charakteristische Straße

10
Rekonstruierte Handwerkerhäuser am Marktplatz (1972)



10

digen anderer Gebiete ausgeführt. Der Entwurf wurde nach den für alle litauischen historischen Städte allgemeinen Rekonstruktionsprinzipien erarbeitet, die das ICOMOS-System der sozialistischen Länder 1973 in Vilnius billigte. Ferner wird ein Perspektivmodell für die Altstadt entwickelt, das die Gesamtheit aller Rekonstruktionsaufgaben beinhalten wird und das die etappenweisen Rekonstruktionsprojekte maßgeblich bestimmt. Solche Rekonstruktionsprojekte sind für einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren ausgelegt, während das Perspektivmodell für einen Zeitraum von rund 50 Jahren gelten soll. Die funktionelle Konzeption dieser Planungen für Klaipeda ist klar: Die Altstadt, die heute ein integrierter Teil der gesamten Stadt ist und in Zukunft bleiben soll, muß den heutigen Ansprüchen in bezug auf Wohnen, Arbeit und Erholung genügen. Es gilt, diese Ansprüche mit effektiven Methoden zu erfüllen und dabei vorhandene städtebaulich-historische Werte zu erhalten sowie für neue Funktionen attraktiv zu gestalten unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen, des technischen und moralischen Zustandes.

Für das Perspektivmodell der Altstadt von Klaipeda gelten folgende städtebauliche Prinzipien:

1. Bei der Bildung städtebaulicher Räume soll die traditionelle Klarheit, Regelmäßigkeit und Geschlossenheit erhalten bleiben. Das kann durch bewußte Erhaltung der

der Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, der kulturellen und gastronomischen Einrichtungen soll erhöht werden.

Handelseinrichtungen sind an den Hauptstraßen ausgewiesen. Auch die traditionsreichen gastronomischen Einrichtungen, wie die Bierstube in der Schusterstraße und das Möwenrestaurant in der Bäckerstraße, wurden an ihren alten Standorten wiedererrichtet. Die Dienstleistungsbetriebe sollen in den entsprechenden alten Handwerkerhäusern untergebracht werden. Als Kulturbereich ist der Theaterplatz vorgesehen; hier sollen in den vorhandenen und neuen Bauten ein Kino, ein Ausstellungssaal, eine Bibliothek, ein wissenschaftliches Forschungsinstitut, ein Touristenbüro und ein Museum untergebracht werden. In diesem Bereich wird auch das alte Burgterritorium eingegliedert. Es ist vorgesehen, den Autoverkehr aus der Altstadt herauszunehmen und die Hauptstraße zu einem Fußgängerbereich umzugestalten. Da es in der Altstadt nur wenige Grünräume gibt, ist geplant, einen Erholungsraum im Ostteil der Befestigungsanlagen einzurichten. Hier wird die Bebauung entfernt, die Befestigungsanlagen werden zum Teil restauriert und für ein Museum der Archäologie und Schaustücke der Feudalzeit eingerichtet. Die so geordneten Befestigungsanlagen, die mit der Dange und mit den Grünflächen jenseits der Aufständigenstraße verbunden sind, werden so ein größeres, zusammenhängendes Erholungsgebiet für die Bewoh-

programm wurden auch einzelne Rekonstruktionsprojekte angefertigt, andere befinden sich noch in der Ausarbeitung. Es sind dies u. a. ein Einkaufskomplex (Autoren: S. Manomaitis und R. Noreikiene) und ein Wohnhaus in der P.-Cvirkoss-Straße (Autoren: N. und V. Zubovas).

Auch Diplomarbeiten beschäftigen sich zum Teil mit Rekonstruktionsprojekten für die Altstadt von Klaipeda, so z. B. für das „Haus der gesellschaftlichen Organisationen" (Autor: die Absolventin des Litauischen Instituts für bildende Kunst J. Klobaite, Leiter: Prof. E. Budreika). Bedeutende Arbeiten werden auch in dem näheren Einflußbereich der Altstadt und in weiter entfernten Stadtteilen ausgeführt: die Rekonstruktion originaler Bauten des 19. Jahrhunderts, des alten Postamtes, die Einrichtung eines Seefahrtmuseums in der alten Festung usw.

Die bereits ausgeführten Arbeiten und die erarbeiteten Prinzipien für die künftige Arbeit erlauben die Einschätzung, daß die Rekonstruktion der Altstadt von Klaipeda behutsam und harmonisch geschieht: alte Bausubstanz wird erhalten, erfüllt neue Funktionen und ist in die Stadtplanung integriert. An diesen großen Aufgaben arbeiten die Architekten und Stadtplaner, die Denkmalspfleger und alle Bauschaffenden der Litauischen SSR mit Begeisterung und Phantasie, um auch damit die Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen zu verbessern.



1

# Venedig – stirbt die „wunderbare Inselstadt"?

Prof. Dr. Gerhard Krenz

Über die Zukunft Venedigs, der einzigartigen, über 1500 Jahre alten Stadt, sind in letzter Zeit düstere Prognosen aufgestellt worden. Die erschreckendste davon gipfelt in der Feststellung: Die Stadt Venedig wird das Jahr 2000 nicht mehr erleben!
Natürlich reichte die kurze Zeit, die unsere Delegation zur XIII. Generalversammlung der UIA in Venedig weilte, nicht aus, um sich ein einigermaßen sicheres Urteil über derartige Prognosen zu bilden, zumal selbst die Auffassungen von Experten, die sich jahrelang mit den akuten Problemen Venedigs beschäftigt haben, weit auseinandergehen. Aber allein der Gedanke, daß Venedig schon in wenigen Jahrzehnten verfallen und untergegangen sein könnte wie das sagenhafte Atlantis, ist mehr als bedrückend.
Dem Besucher des Jahres 1975, der an sonnigen Maitagen zum ersten Mal das ehrwürdige Pflaster dieser Stadt betrat, bot sich allerdings – zumindest auf den ersten Blick – ein anderes Bild, das Bild einer der schönsten Städte der Welt. Schon wenn man sich die Stadt vom am Festland gelegenen Flugplatz „Marco Polo" mit einem der vielen Wassertaxis nähert, ist man von der äußerst harmonisch wirkenden und einprägsamen Silhouette der Stadt mit seinen Dutzenden von kleineren Türmen, den Kuppeln von San Marco, San Georgio und Santa Maria della Salute und dem rund 100 Meter hohen Campanile auf der Piazza San Marco beeindruckt. Das ist eigentlich das Venedig, so wie es Canaletto malte, oder wie wir es aus der Kunstgeschichte kennen.
Der Dogenpalast, der „Ponte dei Sospiri", die Seufzerbrücke, die Casanova im Juli 1755 auf dem Wege zu den berüchtigten Bleikammern durchschritt, als er von der Inquisition verhaftet wurde, die berühmten Paläste und das Monument des venezianischen Heerführers Bartolomeo Colleoni, alles das steht so wie vor Jahrhunderten. Auch die Gondoliere mit ihrer traditionellen Tracht und die Tauben auf dem Marktplatz fehlen nicht.
Im Jahre 1786 kam ein Besucher in diese Stadt, der sich als Kaufmann Möller im Hotel vorstellte und seinen Freunden unter anderem folgendes über Venedig schrieb: „Nach Tische eilte ich, mir einen Eindruck des Ganzen zu versichern und warf mich ... ins Labyrinth der Stadt, welche, obgleich durchaus von Kanälen und Kanälchen durchschnitten, durch Brücken und Brückchen wieder zusammenhängt. Die Enge und Gedrängtheit des Ganzen denkt man nicht, ohne es gesehen zu haben. Gewöhnlich kann man die Breite der Gasse mit ausgestreckten Armen entweder ganz oder beinahe messen, in den engsten stößt man schon mit den Ellbogen an, wenn man die Hände in die Seite stemmt." Kein anderer als der inkognito reisende Goethe gab so einen Eindruck von der – wie er sie nannte – „wunderbaren Inselstadt" wieder.

An der räumlichen Struktur und der Gestalt der Stadt hat sich seitdem kaum etwas geändert. Und dennoch ist im Verlauf der Geschichte ein großer Wandel vor sich gegangen.

### Das alte Venedig

Im 5. Jahrhundert hatten sich auf den über hundert Inseln der venezianischen Lagune, die durch einen schmalen Landstreifen (dem Lido) vom Adriatischen Meer getrennt ist, Flüchtlinge aus verschiedenen Gegenden des eroberten Römischen Reiches angesiedelt. Die dort entstehende kleine Stadtgemeinde hieß im 7. Jahrhundert Rialto (danach wurde später die Rialtobrücke benannt). Im 10. Jahrhundert erhielt die Stadt ihren heutigen Namen, aber erst in den folgenden Jahrhunderten entwickelte sich Venedig zu einer mächtigen Seestadt, zu jener Stadtrepublik, deren Macht und Einfluß sich zeitweise bis nach Dalmatien und Kroatien, nach Konstantinopel, Ägypten

1
Die Basilika San Marco ist ebenso wie die Rialtobrücke von Umweltschäden bedroht und fast ständig irgendwo zu Reparaturarbeiten eingerüstet.

2
Die Markussäule und der Campanile von San Marco

3
Plan des Gebietes der Lagune von Venedig

4
Ein Blick auf den nordöstlichen Teil von Venedig läßt die ungewöhnliche Bebauungsdichte erkennen.

und dem Schwarzen Meer ausdehnten. Als reiches Zentrum des Handels zwischen Europa, dem Orient und Asien erreichte es vom 14. bis zum 16. Jahrhundert seine größte Blütezeit.

Schon in der Zeit der byzantinischen Kultur, der Romanik und der Gotik entstanden bedeutende Bauwerke, darunter die Basilika San Marco, die von 976 bis 1073 im byzantinischen Stil errichtet wurde, der romanische Palazzo Loredan aus dem 13. Jahrhundert, der gotische Dogenpalast (14. bis 15. Jh.), die gotische Basilika dei Frari (um 1250 begonnen) und viele Paläste wie das Ca' d' Oro (1421 bis 1440).

Die italienische Renaissance aber fand in Venedig ihren blühendsten und mächtigsten Mittelpunkt. Ihr verdankt die Stadt bedeutende Bauten von Palladio wie die Kirchen San Georgio Maggiore (1602) und Il Redentore (1592), Werke von Sansovino wie die Alte Bibliothek (1535) und die Logetta am Glockenturm (1540), die Prokurazien, zahlreiche Paläste sowie eine Vielzahl von Meisterwerken der venezianischen Schule von Georgione, Tizian, Vecchio, Tintoretto, Veronese und anderen bedeutenden Künstlern.

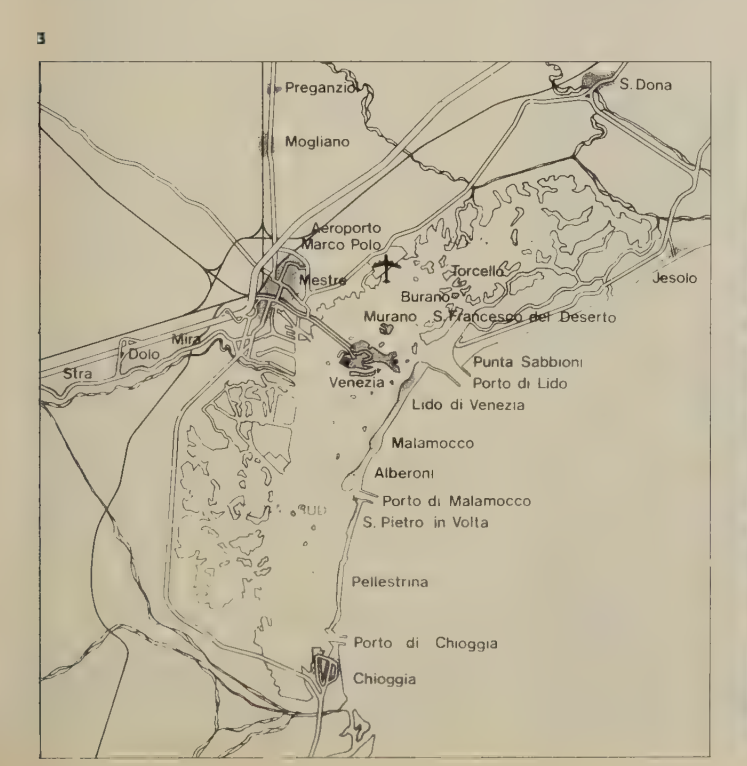
Im 17. Jahrhundert setzte der Niedergang der Republik ein, obwohl auch in dieser Zeit noch bedeutende Werke der Baukunst entstanden, wie die barocke Basilika Santa Maria della Salute, die 1630 nach einer verheerenden Pestepidemie, die 47 000 Menschen hinwegraffte, nach Plänen von Longhena erbaut wurde.

Das Ende der Republik (1797) und die napoleonische Besetzung beendeten auch die großen künstlerischen Leistungen der Stadt. Aber vieles von den meisterhaften Werken vergangener Jahrhunderte, vor allem das Ensemble des Markusplatzes und die bedeutendsten Paläste am Canal Grande, blieben bis in die heutige Zeit erhalten.

Aber was wir heute sehen, ist trotz aller Schönheit und trotz des pulsierenden Lebens in der Stadt eigentlich doch mehr eine architektonische Kulisse, weil sich viele Inhalte notwendigerweise verändert haben. Viele Paläste sind Museen, Galerien, Hotels oder einfach Warenlager geworden. Der stolze Palast Vendramin-Calergi beherbergt ein Spielcasino. Wer die herrlichen Gemälde in den Kirchen, wie Tizians „Maria Himmelfahrt", bewundern möchte, muß erst einmal 100 Lire in die angebrachten Beleuchtungsautomaten stecken. Die mitunter noch hörbaren romantischen Lieder der Gondoliere erklingen nur noch bei ganz außergewöhnlich zahlungskräftigen Fahr-

2

3




4





5



6



7

gästen, und selbst die fotogenen Tauben sind an Futter gewöhnt, das an Ort und Stelle zu kaufen ist. Ich konnte mich des etwas unbehaglichen Eindrucks nur schwer erwehren, daß hier eine ganze Stadt ein längst vergessenes Theaterstück aufführt, dessen Kulissen Venedig heißen.

**Venedig heute**

So verdankt denn heute Venedig einen großen Teil seiner Einkünfte einem erst in den letzten Jahrzehnten entstandenen und inzwischen nach kapitalistischer Manier perfekt durchorganisierten Gewerbe: dem Tourismus. Die Logik dieser Entwicklung soll ein simples Beispiel verdeutlichen: In der ganzen Stadt findet der müde Wanderer fast keine einzige Sitzbank, weil jeder öffentliche Ruheplatz eine der vielen Pizzerias, Cafés und Tavernen um einen zahlenden Gast bringen könnte.

Vor allem aber ist Venedig, die Hauptstadt der Provinz Venezia und der Region Venezia-Enganea, heute ein bedeutendes Industriezentrum mit über 360 000 Einwohnern (davon nur 100 000 in der Inselstadt) und einer starken und gut organisierten Arbeiterklasse. Am Festland, mit dem Venedig durch einen 3,6 km langen Straßen- und Eisenbahndamm verbunden ist, rings um die frühere Vorstadt Mestre sind bedeutende, moderne Industrien entstanden, Erdölraffinerien und andere große chemische Werke, Betriebe des Maschinenbaus und der Metallverarbeitung. Der Hafen von Venedig ist der zweitgrößte Handelshafen Italiens, und der neue Ölhafen soll zu den größten derartigen Häfen in der Welt gehören. Daneben spielen aber auch solche traditionellen Produktionszweige wie Glas (von Murano) und Spitzen (von Burano), noch eine Rolle.

Industrie und Tourismus sowie die Abwanderung von 80 000 Menschen aus der Stadt in den letzten 30 Jahren haben hier zwar nicht eine solche Armut entstehen lassen wie in anderen Provinzen Italiens, aber die Arbeitsplätze sind auch hier unsicher geworden, und die Arbeitslosigkeit nimmt zu. Dazu kommt, daß die Preise für Lebensmittel im letzten Jahr um 25 Prozent stiegen. Vor allem aber sind die Klassengegensätze, die ungeheuren Unterschiede zwischen arm und reich selten so deutlich spürbar wie in Venedig. Hier sind die teuersten Luxushotels und die schlechten Arbeiterwohnviertel oft nur durch einen der 160 wenige Meter breiten Kanäle getrennt. Die armseligsten Wohnviertel (hier sind oft mehr als 90 Prozent der Flächen überbaut, Straßen von kaum einem Meter Breite sind die einzigen Freiflächen) sind allerdings für den Touristen so abgeschirmt, daß er sie nur mit Mühe findet. In den Spielsälen des Casinos auf dem Lido aber werden an einem Abend Summen verspielt, die Tausende Hafenarbeiter zusammen in ihrem ganzen Leben nicht verdienen.

Deshalb machen die Klassenauseinandersetzungen auch um Venedig keinen Bogen. Fast täglich gibt es Streiks, teilweise in ungewohnten, für den Besucher kaum spürbaren, aber wirksamen Formen. Es streikt z. B. nicht das ganze Flugplatzpersonal, sondern man macht „Dienst nach Vorschrift", oder es streiken nur ganz wenige Beschäftigte, von denen aber der ganze Produktionsprozeß eines großen Werkes abhängt. Politische Aktionen richten sich vor allem gegen den Terror der Neofaschisten.

Diese sozialen Konflikte bilden auch den eigentlichen Hintergrund für die großen Probleme, denen die Stadt Venedig in Zukunft gegenübersteht und die oft sehr einseitig als technische Probleme dargestellt werden.

**Die großen Probleme der Lagunenstadt**

Tatsächlich weisen viele Teile Venedigs, darunter auch einmalige, unersetzbare Baudenkmäler, starke Verfallserscheinungen auf. Die Aufwendungen allein für den Erhalt der Hunderte kilometerlangen Ufer-

5
Der Dogenpalast an der Riva degli Schiavoni

6
Blick auf die Piazetta

7
Die alten Prokurazien und der Napoleonische Flügel an der Piazza San Marco

8
Die Seufzerbrücke, die den Dogenpalast mit den Bleikammern verbindet

9
Die Insel San Georgio Maggiore mit Bauten von Palladio und Longhena

10
Detail des Dogenpalastes mit der Darstellung des „Sündenfalls"



9

10



8

mauern und der über 400 Brücken sind enorm. Die öffentlichen Mittel der Stadt reichen nicht aus, und der italienische Staat, der durch die Krise, Mißwirtschaft und Korruption bis über die Ohren verschuldet ist (allein die Auslandsschulden belaufen sich auf über 14 Milliarden Dollar), kann auch nicht helfen. Ein vor zwei Jahren vom Parlament verabschiedetes „Venedig-Gesetz" hat fast nichts bewirkt, weil es an Mitteln fehlte.

Dabei fließen allein durch den Tourismus Milliardensummen in die Stadt. Nur kommen diese Summen nicht der Stadt, sondern z. B. den Hotelkonzernen zugute. So sind denn auch solche Paläste, wie der frühere Wohnsitz des Dogen Dandolo aus dem 14. Jahrhundert, der heute als Luxushotel dient, in einem tadellosen baulichen Zustand, während andere Baudenkmäler dem Verfall preisgegeben sind, nur weil sie keinen Gewinn abwerfen.

Die UNESCO hatte bedeutende Summen für die Erhaltung Venedigs zur Verfügung gestellt. Aber vor einiger Zeit gab es einen peinlichen Skandal, weil diese Mittel zum allergrößten Teil unauffindbar und unwiederbringbar in Kanäle geflossen sind, die

11
Die Basilika Santa Maria della Salute von Longhena

12
Das Ca'd'Oro, der berühmteste gotische Palast am Canal Grande

13
Der Wasserstand der Kanäle hat bei vielen Bauten die Türschwellen und oft auch die Höhe des Sokkelgeschoßfußbodens überschritten.

14
Der Canal Grande, oft als schönste Magistrale der Welt beschrieben, ist auch wichtiger Verkehrsweg der Stadt.

15
An der Piazzale Roma endet die vom Festland herüberführende Autostraße. Große Parkhäuser und Parkplätze nehmen den gesamten ruhenden Verkehr auf. Von hier an beginnt die Stadt ohne Autos.

16
Die Kirche San Simeone piccolo von Scalfaretto am Canal Grande

17
Die Straße des 22. März, eine der „breitesten" Geschäftsstraßen, deren Abschluß der Barockgiebel der Moses-Kirche (A. Tremignon) bildet.



11

12





13

noch dunkler sind als die von Abwässern verseuchten Kanäle der Stadt. Selbst große bürgerliche Zeitungen deuteten an, daß diese Mittel den Chemiekonzernen von Marghera zugekommen seien, weil einige Stadtväter mehr am Ölhafen interessiert waren als am Schicksal der alten Stadt. Aber gerade die Ölkonzerne sind, wie verschiedene Expertisen nachwiesen, die Hauptursachen für den heutigen beschleunigten Verfall von Venedig. Ihre Abwässer vergiften die Lagune so stark, daß dort Fische und Wasservögel fast völlig ausgestorben sind. Abwässer und Abgase machen die Luft und das Wasser der Lagune und der Kanäle äußerst aggressiv gegen alle Bauten, zerfressen Ziegelmauerwerk und Marmor. Fachleute schätzen, daß dadurch

14

jährlich 6 Prozent aller Marmorfassaden und 5 Prozent der Fresken zerstört werden.

Die Motorisierung und die starke Zunahme des Bootsverkehrs durch den Tourismus tragen ein übriges dazu bei, die Grundmauern der auf drei Millionen von Eichen- und Lärchenholzpfählen stehenden Stadt schneller zu unterspülen.

Der riesige Wasserbedarf der Industrie, der aus unter der Lagune liegenden Bodenschichten abgepumpt wurde, führte schließlich, wie Experten heute annehmen, auch dazu, daß der ganze Untergrund der Stadt Venedig sinkt, während der Wasserspiegel der Lagune durch aus der Adria in die Lagune eindringendes Meerwasser scheinbar unaufhaltsam steigt. Dadurch ist ganz Venedig in diesem Jahrhundert um rund 30 cm tiefer ins Wasser gesunken. Der auf 100 000 Pfählen stehende Campanile sank um 14 cm. Der Wasserspiegel hat bei vielen alten Häusern die Sperrschichten überschritten, so daß das Salzwasser in allen Wänden zerstörerisch wirken kann. Dazu kommt, daß die Stadt fast jährlich bis zu zehnmal von Hochwassern überflutet wird. 482mal stand der Markusplatz in den letzten zehn Jahren unter Wasser. Das alles läßt eben solche erschreckenden Visionen vom Untergang Venedigs durchaus real erscheinen.

Man muß jedoch wissen, daß solche Prognosen auch von einer gewissen Zweckpropaganda gefördert werden, die darauf abzielt, mehr Geld internationaler Organisationen nach Venedig zu ziehen. Selbst wenn das teilweise in der löblichen Absicht geschieht, die Weltöffentlichkeit für die Erhaltung Venedigs zu gewinnen, so bleibt doch die Frage, wer dafür garantieren kann, daß diese Mittel nicht erneut in falsche Taschen fließen.

Von technischer Seite gibt es heute bereits eine ganze Reihe von Projekten, deren Realisierung eine Rettung Venedigs ermöglichen würde. Eine jetzt erlassene Rahmenrichtlinie sieht u. a. eine Verengung der Laguneneinfahrten und den Bau von Schleusen vor, um die Stadt vor den Fluten der Adria zu schützen.



15

16



17





18

18
Am Rio Burchielle schließen sich direkt an den Hafen Wohnbereiche mit äußerst mangelhaften hygienischen Verhältnissen an, in denen vorwiegend Arbeiter leben.

19
An engen, lichtlosen Gassen und schmalen, von Abwässern verschmutzten Kanälen befinden sich die Wohnbereiche der arbeitenden Bevölkerung. Hier ist die Bausubstanz am meisten dem Verfall preisgegeben.

Daß durch entsprechende Planung, einen zweckmäßigen Einsatz der Mittel und eine sinnvolle Nutzung viel getan werden kann, dafür ist in Venedig selbst in einem Ausnahmefall ein Beweis angetreten worden. Die wertvollen Bauten der Insel San Georgio Maggiore waren am Anfang dieses Jahrhunderts fast verfallen. Sie wurden wiederaufgebaut und gesichert, werden heute zum großen Teil von kulturellen und wissenschaftlichen Einrichtungen genutzt und so für die Dauer erhalten.

Die Erhaltung Venedigs ist deshalb in seinem Kern keineswegs allein ein ökonomisches oder technisches, sondern vor allem ein politisches Problem. Es ist die Frage, ob die Zukunft Venedigs von einer profitorientierten Wirtschaft oder in einer neuen demokratischen Ordnung, für die die Italienische Kommunistische Partei (die in Venedig bei den jüngsten Kommunalwahlen 34,3 Prozent der Stimmen gewann) kämpft, vom Volke bestimmt wird.

„Was mich umgibt", sagte Goethe über Venedig, „ist würdig, ein großes, respektables Werk versammelter Menschenkraft, ein herrliches Monument, nicht eines Gebieters, sondern eines Volkes."

In dem Volke, das diese wunderbare Stadt geschaffen hat, ist heute auch die entscheidende Potenz zu sehen, um Venedig, diesen einmaligen Schatz der Weltkultur, zu retten und der Menschheit zu erhalten, um eine Kulturtat zu vollbringen, die die Unterstützung der gesamten Weltöffentlichkeit verdient.

19

### Einige Reflexionen

Wenn man das Leben und Treiben in Venedig beobachtet, stellen sich auch Reflexionen zu aktuellen Problemen unserer Architektur ein.

So bewegt uns oft das Problem der Verbindung von alter und neuer Architektur. Haben wir nicht oft Hemmungen, neue Bauten mit Bauten, die vielleicht ein Jahrhundert alt sind, zu verbinden? Zwar hat Venedig bis auf ganz vereinzelte Ausnahmen nur alte Bauten. Aber Bauten, deren Entstehungszeiten drei, vier und mehr Jahrhunderte auseinanderliegen und die mehrere Stilepochen umfassen, stehen hier auf engstem Raum nebeneinander. Die Architekten früherer Epochen waren anscheinend gar nicht zimperlich, einem gotischen Bau z. B. eine barocke Fassade aufzusetzen oder die byzantinische Basilika San Marco mit den berühmten Bronzepferden aus einer römischen Arena in Konstantinopel zu schmücken. Dieses Nebeneinander verschiedener Architekturen ergibt nicht nur eine angenehme Vielfalt, sondern durchaus auch eine Harmonie, weil man eines beherrschte: die Wahrung des Maßstabes.

Das alte Venedig hat, wie mir schien, mehr an urbanem Charakter als manche moderne Großstadt. Dabei hat es über weite Flächen eine eher kleinstädtische Bebauungshöhe von zwei, drei oder maximal vier Geschossen. Nur relativ wenige, bedeutende Bauten erheben sich über diesen fast einheitlichen Pegel der Masse der Gebäude und bilden die Silhouette der Stadt. Deshalb wirken diese Gebäude meist weit höher als sie sind. Das aber erklärt sich aus dem Maßstab der Straßen und Plätze, die für unsere Begriffe räumlich außerordentlich klein und eng sind. Weit und eng sind eben sehr relative Begriffe, die immer im Zusammenhang mit den Gesamtproportionen des Raumes zu sehen sind. Nicht die absoluten Abmessungen, sondern die Proportionen zwischen hoch und niedrig, eng und weit sind ganz entscheidend. Und hierin findet man in Venedig so starke Differenzierungen von schmalen Gassen, über Ausweitungen der Straßenräume bis zu den kleinen Plätzen, den Campos, und der Piazza San Marco, dem bedeutendsten Platz der Stadt. Eine solche ausdrucksvolle Differenzierung in der Raumbildung würde auch unserem Städtebau und nicht zuletzt unseren neuen Wohngebieten und ihren Zentren Reize verleihen, die durch eine zu schematische Addition von Gebäudeabständen verlorengeht. Auch die besten städtebauhygienischen und stadttechnischen Normen können eben nicht die baukünstlerische Gestaltung ersetzen.

Venedig hat eine für den heutigen Städtebau fast unvorstellbare Bebauungsdichte, die, soweit es sich um die alten Wohnviertel handelt, einfach katastrophal ist, aber in den zentralen Bereichen der Stadt sehr interessant und lebendig wirkt. Das enge Beieinander von vielfältigen Läden an beiden Seiten der engen Straßen, die beim Durchlaufen wie in einer Passage gleichzeitig betrachtet werden können, und die Verdichtung attraktiver Einrichtungen auf einige durchgehende Fußgängerbereiche bewirkt auch eine Konzentration des Lebens. Man spürt, daß Kommunikation geradezu eine gewisse bauliche Dichte und Konzentration erfordert. Erstaunlich ist, was auf engstem Raum zusammengedrängt alles an Funktionen realisiert und an Waren angeboten werden kann. Läden mit einer Fläche von 2,00 Meter mal 3,00 Meter sind keine Seltenheit. Gaststätten haben meiner Schätzung nach das Doppelte an Plätzen je Quadratmeter Fläche als bei uns. Aber solche Enge ist nicht unangenehm, sondern eher als kommunikationsfördernd zu empfinden. Ich hatte den Eindruck, daß wir uns im Laufe der Jahre mit Standards, Richtwerten und Raumforderungen oftmals Lösungen aufgezwungen haben, die nicht nur unwirtschaftlich, sondern auch unwirtlich sind. Zweifellos — und das sollte insbesondere für die Zentren neuer Wohngebiete überlegt werden — kann man auf weniger Fläche bedeutend mehr an Funktionen unterbringen als das im allgemeinen nach den Flächenanforderungen mancher Fachplanträger möglich erscheint, und man könnte dabei — was z. B. auch durch die hohen Umsätze in den kleinen Eckgaststätten in Rostock-Evershagen bestätigt wird — noch ein Plus an Atmosphäre gewinnen.

Schließlich hat Venedig eine ganz besondere Eigenart: Es ist eine Stadt ohne Autos. Autos können über den Festlanddamm nur bis zum Rande der Stadt benutzt werden und müssen dort auf riesigen Parkplätzen und in Großgaragen abgestellt werden. Alles, was an Gütern in die Stadt kommt oder abtransportiert werden muß, wird mit Booten auf den Kanälen — meist bis zum Bestimmungsort — gebracht. So besitzt die Stadt wohl als einzige ein Verkehrssystem, das einer Forderung des modernen Städtebaus in konsequenter Weise entspricht: Fußgängerverkehr und Transportwege sind absolut voneinander getrennt.

Zweifellos ist das in dieser Form nicht wiederholbar, es zeigt aber, daß das Prinzip der Trennung der Verkehrsarten für das Leben in der Stadt sehr positive Seiten hat. Auf jeden Fall kann auch für unsere städtebaulichen Planungen davon ausgegangen werden, daß verkehrsfreie Fußgängerbereiche das Leben in der Stadt nicht beeinträchtigen, sondern fördern.

Natürlich sind solche Reflexionen sehr subjektiv, und sie sollen nur andeuten, daß die Lösung der komplizierten Aufgaben, vor denen der sozialistische Städtebau steht, auch die Nutzung des wertvollen Erbes der Baukunst und aller positiven Erfahrungen vergangener Epochen einschließen sollte.

# XIII. Generalversammlung der UIA

Prof. Dr. Gerhard Krenz



2
3



1



1
Hof des ehemaligen Klosters San Georgio Maggiore, in dem die XIII. Generalversammlung der UIA eröffnet wurde

2
Während der Eröffnung der Generalversammlung

3
Im Präsidium der Generalversammlung: der neugewählte Präsident der UIA, I. R. Bhalla, UIA-Generalsekretär M. Weill und UIA-Vizepräsident M. Pissarski (v. r. n. l.)

4
Blick in den Konferenzsaal

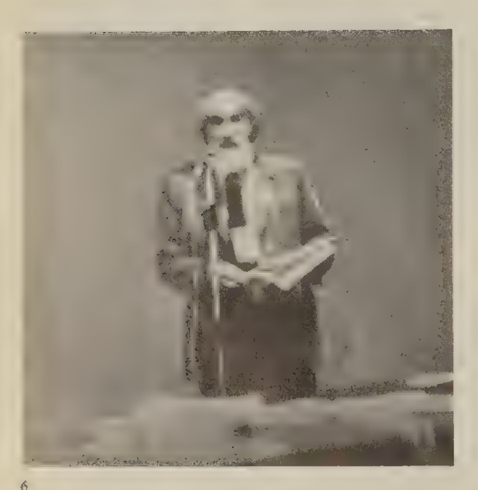
In einem Saal des früheren Klosters San Georgio Maggiore, einem Meisterwerk Palladios, auf einer der vielen Inseln in der Lagune von Venedig, wurde die XII. Generalversammlung des Internationalen Architektenverbandes (UIA) mit Ansprachen des italienischen Kulturministers, eines Vertreters der Stadt Venedig, des Präsidenten der italienischen Sektion der UIA, Bernasconi, und des Generalsekretärs der UIA eröffnet.
An den Arbeitsberatungen der XIII. Generalversammlung der UIA, die vom 1. 5. bis 3. 5. 1975 stattfanden, nahmen 208 Delegierte aus 52 Staaten aller Kontinente teil. Die Sektion der DDR war durch fünf Delegierte, den Präsidenten des BdA/DDR, Prof. Edmund Collein, und die Kollegen Prof. Dr.-Ing. Ule Lammert, Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Urbanski, Bundessekretär Werner Wachtel und Prof. Dr. Gerhard Krenz, vertreten.
Von den Delegierten war eine nicht weniger als 18 Punkte umfassende Tagesordnung mit zahlreichen Vorlagen und einer Flut von Anträgen einzelner Sektionen und Teilnehmer zu bewältigen. Hauptprobleme bildeten Vorschläge für eine Veränderung des Statuts, ein Programm für die Aktivitä-

4





5



6

5
Mitglieder der Delegation des sowjetischen Architektenverbandes (1. v. r. der Sekretär des Verbandes, V. Jegorow, 3. v. r. die Vizepräsidentin I. Schischkina)

6
Als Gastgeber und temperamentvoller Diskussionsredner fungierte der Präsident des italienischen Architektenverbandes, E. Bernasconi.

7
Delegierte des BdA/DDR: Prof. Dr. W. Urbanski, Prof. Dr. U. Lammert, Präsident Prof. E. Collein und Bundessekretär W. Wachtel (v. l. n. r.)

8
Blick vom Tagungsgebäude auf den Lido von Venedig: Luxushotels, Spielkasinos und eingezäunte Privatstrände für die Reichen

ten der UIA in den nächsten drei Jahren und die Finanzlage der UIA.
Nach der Begrüßung der Delegierten und Gäste durch den 1. Vizepräsidenten der UIA, Jai Rattan Bhalla, und UIA-Generalsekretär Michel Weill wurde zu Beginn des ersten Beratungstages ein Brief des erkrankten UIA-Präsidenten Georgi Michailowitsch Orlow verlesen. Präsident Orlow betonte darin die große Verantwortung der UIA in einer Zeit des sozialen Fortschritts und der wissenschaftlich-technischen Revolution. Er verwies auf die Leistungen der UIA in den vergangenen Jahren und rief die UIA auf, die progressive Entwicklung ihrer Arbeit weiterzuführen. Der Beifall der Delegierten zu diesem Brief war sicher zugleich als ein Dank an Präsident Orlow zu verstehen, unter dessen Leitung die Weltorganisation der Architekten seit dem Kongreß in Sofia ihre internationale Wirksamkeit und Anerkennung spürbar erhöhen konnte.

7

In seinem Bericht über die Arbeit der UIA in den Jahren 1972 bis 1975 sprach sich Generalsekretär Weill dafür aus, die Solidarität unter den Architekten in aller Welt zu verstärken. In vielen Teilen der Welt ständen die Architekten (durch Auswirkungen der Krise) vor einer schwierigen Situation. Viele Architekten, besonders junge Kollegen, seien arbeitslos und hätten kaum eine Chance zu ihrer beruflichen Entwicklung. Die UIA müsse sich künftig auch mit diesen Problemen beschäftigen. Unter anderem schlug er vor, von seiten der UIA an die Regierungen zu appellieren, mehr für die Stadtplanung zu tun.
In diesem Zusammenhang ist auch ein Antrag eines chilenischen Delegierten zu erwähnen, der die volle Unterstützung der Generalversammlung fand: Er forderte einen Appell der UIA an die chilenische Regierung für die sofortige Freilassung der chilenischen Architekten Lawner, Aedo, Canobra, Policer und Morales, die seit langem vom Pinochet-Regime eingekerkert sind, und für das Recht auf Freiheit der Berufsausübung und der Ausbildung der Architekten in Chile.
Recht schnell und mit dem Beifall der Delegierten wurden neue Sektionen aus Kamerun, Indonesien, Singapur und dem Irak aufgenommen. Nach dem Statut sind Sektionen, die keinen Beitrag zahlen – und davon gibt es etliche – auszuschließen. Aber man drückte noch einmal die Augen zu und faßte dazu keine Beschlüsse. Als „Associate Member" wurde der Internationale Verband für den Schutz von Baudenkmälern (ICOMOS) aufgenommen.
Zum Tagesordnungspunkt 7 berichteten die Vizepräsidenten der UIA über die Aktivitäten der nationalen Sektionen in ihren jeweiligen Ländergruppen. Aus dem Bericht der Ländergruppe II (Osteuropa), den UIA-Vizepräsident Pissarski gab, wurde deutlich, daß die Sektionen der befreundeten sozialistischen Länder die intensivste Arbeit für die UIA geleistet und die meisten internationalen Veranstaltungen für die UIA organisiert haben.
Teilweise heftige und temperamentvolle Debatten gab es zum Punkt 8 der Tagesordnung, zu den Vorschlägen für Statutenänderungen. Im Kern ging es dabei um Modalitäten der Aufgliederung der bisherigen Ländergruppe IV (Asien und Afrika) in die zwei Ländergruppen IV (Asien und Australien) und V (Afrika). Dieser Vorschlag, der grundsätzlich die Unterstützung aller Sektionen aus den sozialistischen Ländern fand, weil er der wachsenden Bedeutung der Länder Asiens und Afrikas im internationalen Rahmen Rechnung trug, fand schließlich auch nach langer Diskussion die Zustimmung der Mehrheit der Delegierten.
In der Debatte, die auch mit der Diskussion zum Plan der Aktivitäten verbunden war, sprachen sich unter anderem die Delegierten aus Algerien, Brasilien, Argentinien, Zypern, Indien, Malaysia und der MVR für eine stärkere Behandlung der Probleme der Entwicklungsländer in der UIA aus. Die Lösung der Wohnungsprobleme in diesen Ländern und der Schulbau kristallisierten sich dabei als Schwerpunkte heraus. Der kubanische Delegierte Gonzales Romero setzte sich in diesem Zusammenhang für eine Verstärkung der UIA-Arbeit auf regionaler Ebene ein, die es erlaubt, stärker auf die Spezifik der einzelnen Länder einzugehen. Er forderte gleichzeitig eine breite Unterstützung der Architekten in Chile, Vietnam und Kambodscha.
Verschiedene Delegierte aus kapitalistischen Ländern sahen die Unterstützung für die Entwicklungsländer vor allem so, daß Architekten aus ihren Ländern Projekte und Studien für die Entwicklungsländer durchführen sollen. Sicher spielte dabei auch die wachsende Arbeitslosigkeit der Architekten in kapitalistischen Ländern, über die auch



8

ein Delegierter aus der BRD seine Sorge ausdrückte, eine Rolle.

Diese Vorstellungen von Entwicklungshilfe stießen jedoch auf erheblichen Widerstand. So vertrat der Delegierte Perus die Auffassung, daß die Konferenzen der UIA dazu dienen müßten, den Architekten aller Länder zu helfen, ihre Aufgaben mit differenzierten Methoden zu lösen. Und der Delegierte Nigerias betonte, der beste Weg für die UIA müsse lauten: „Wir helfen uns, uns selbst zu helfen."

In diesem Sinne setzten sich auch Delegierte aus der UdSSR, aus Polen und Bulgarien ein. Gleichzeitig forderte die bulgarische Delegierte Tanowa, die Veranstaltungen der UIA mit weniger Kosten zu organisieren, weil anderenfalls vielen Architekten eine Teilnahme erschwert werde.

Als Vertreter der Sektion der DDR schlug Prof. Collein in der Generalversammlung vor, das Programm der Aktivitäten und die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen nicht ins Uferlose auszuweiten, sondern sich auf die konkreten Anliegen und Probleme der Architekten zu konzentrieren. Dazu seien kleinere und regionale Seminare am effektivsten, weil sie besser erlauben, nützliche Erfahrungen auszutauschen und Fragen differenzierter zu erörtern.

In der UIA mehr über die großen Probleme der Umwelt zu beraten, schlug der polnische Delegierte Barutzki vor. Er meinte, es sei paradox, daß es heute möglich ist, für das Leben im Kosmos mehr Wissenschaftler zusammenzubringen als für das Leben auf der Erde.

Die Generalversammlung beschloß im Ergebnis und unter Berücksichtigung der Diskussion die Leitprinzipien für die Aktivitäten der UIA in den Jahren1975 bis 1978.

In diesen Leitprinzipien der UIA-Arbeit wurde gefordert:

- die Solidarität zwischen den verschiedenen nationalen Sektionen zu festigen
- international die Beziehungen mit allen, die direkt mit der Schaffung der Architektur zu tun haben, zu stärken
- Einfluß darauf zu nehmen, daß die Architekten aus der ganzen Welt stärker in den überstaatlichen Organisationen repräsentiert sind und
- auf eine stärkere Zusammenarbeit der Architekten mit anderen Disziplinen und Berufen hinzuwirken.

Weiter sollen vordringlich folgende Aspekte in der Arbeit berücksichtigt werden:

- die Entwicklung der Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Architekten
- die Grundausbildung der künftigen Architekten und
- die ständige Weiterbildung der Architekten.

In diesem Sinne sollen die Entwicklung der regionalen Arbeit, die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und die gegenseitige Information zwischen den Sektionen stärker gefördert werden.

Längere Diskussionen gab es dann noch einmal zu den Finanzfragen und dabei vor allem über die weitere Erhöhung der Mitgliedsbeiträge. Die Sektion der DDR vertrat dabei ebenso wie viele andere Sektionen den Standpunkt, daß eine weitere Erhöhung der Beiträge nicht vertretbar ist, und forderte eine exakte Kontrolle über einen sparsamen Verbrauch der Mittel sowie eine ausbilanzierte Finanzplanung.

Am letzten Tag der Beratung fanden die Neuwahlen für den Rat und das Büro der UIA statt. Dabei wurde der bisherige 1. Vizepräsident, J. R. Bhalla (Indien), zum Präsidenten und M. Weill (Frankreich) zum Generalsekretär gewählt. Vizepräsidenten wurden J. M. Austin-Smith (Großbritannien), M. Pissarski (VR Bulgarien), H. Mestre (Mexiko) und R. Gilling (Australien). Zum neuen Schatzmeister wurde C.-E. Geisendorf (Schweiz) gewählt. Als „Président sortant" gehört auch G. M. Orlow (UdSSR) weiter dem Büro an.

Im Rat sind jetzt die Sektionen folgender sozialistischer Länder vertreten: DDR, VR Polen, SR Rumänien, Mongolische VR und KVDR.

Die Sektion der DDR ist damit auch weiterhin mit Prof. Collein in der Leitung der UIA vertreten. Das Wahlergebnis spiegelte insgesamt die stabile Position der sozialistischen Länder in der UIA und die wachsende Aktivität der Sektionen aus den Entwicklungsländern wider.

Es wurde beschlossen, den nächsten UIA-Kongreß (1978) mit dem Thema „Die Rolle der Architekten bei der Entwicklung des gesellschaftlichen Lebens" in Mexiko durchzuführen.

Bei einem Votum über den Ort des XIV. UIA-Kongresses (1981), für den sich Algerien, Irland, Malaysia, Polen und Ägypten beworben hatten, erhielt Polen die Stimmenmehrheit.

Wenn man noch abschließend hinzufügt, daß die Generalversammlung auf Antrag der polnischen Sektion eine Resolution zum 30. Jahrestag der Befreiung und des Friedens beschloß, in dem sich die UIA für Frieden und Zusammenarbeit zwischen den Völkern einsetzt, so kann auch dies eine gute Ausgangsbasis für den Fortschritt im Wirken der UIA sein.

## Vorschläge für den Frieden

**Vorgelegt auf der XIII. Generalversammlung der UIA von den Delegierten der UdSSR, Frankreichs, Polens, Tunesiens und der USA**

In der Zeit vom 1. bis 4. Mai 1975 fand in Venedig der XIII. Kongreß des Internationalen Bundes der Architekten statt.

Aus Anlaß des 30. Jahrestages der Beendigung des zweiten Weltkrieges bekräftigten die Delegierten die Gründungs-Deklaration des Bundes vom 28. Juni 1948.

„Angesichts der großen Tragödie, die die ganze Menschheit mit Elend und Trauer überzogen hat, halten es die Architekten aller Länder mehr denn je für unbedingt notwendig, sich durch ihre nationalen Berufsverbände über politische, ökonomische und ästhetische Trennlinien hinweg in einem internationalen Bund zusammenzuschließen. Der Name dieser Organisation soll lauten: Internationaler Bund der Architekten.

Durch Erleichterung und aktive Förderung freier, ungehinderter Kontakte zwischen den Architekten der unterschiedlichsten Nationalität, Rassenzugehörigkeit, Religion, Berufsausbildung, Fachrichtung und Fachkonzeption soll dieser Bund als Hauptaufgabe Beziehungen der Freundschaft, Verständigung und gegenseitigen Achtung schaffen helfen und allen Fachkollegen auf diese Weise die Möglichkeit geben, Ideen und Konzeptionen auszutauschen, Erfahrungen zum allseitigen Nutzen weiterzugeben sowie gerade durch die zwischen ihnen bestehenden Unterschiede ihre Kenntnisse zu erweitern und einander zu bereichern.

Die Architekten aller Länder sollen dadurch besser befähigt werden, effektiv an der Verbesserung der Lebensbedingungen teilzuhaben, und zwar durch den Wiederaufbau der verwüsteten Städte und Dörfer, die Beseitigung der Elendsviertel, die bessere Ausstattung der weniger entwickelten Gebiete und die allgemeine Hebung der Wohnungsverhältnisse. Sie werden so ihren Beitrag zur besseren Verständigung zwischen den einzelnen Menschen und ganzen Völkern leisten. Sie streben unermüdlich nach Erfüllung ihrer Hoffnungen auf materielles und geistiges Wohlergehen. Dabei pflegen sie die Zusammenarbeit mit anderen fachlich orientierten und kulturellen internationalen Organisationen. Sie sind entschlossen, zum Fortschritt der menschlichen Gesellschaft und zur Festigung des Friedens ihren Beitrag zu leisten."

Aus dieser Willenserklärung sind inzwischen Taten geworden. Die UIA tritt heute für die Entwicklung einer dem Menschen dienenden Architektur in einer allseitig gesunden Umwelt und unter den Bedingungen des Friedens in der ganzen Welt ein. Wir glauben, daß Frieden, Freundschaft und Verständigung die Voraussetzungen für fruchtbares Schöpfertum schaffen.

Deshalb wendet sich die UIA an alle Architekten der Welt mit der Aufforderung, sich diese Prinzipien zu eigen zu machen und bei der Forschung und Projektierung menschlichen Werten den Vorrang zu geben.

Sie geloben, die Rechte des Menschen und der Völker zu achten und die Sache des Friedens zu verfolgen. Schöpferische Energie kann die Kräfte der Zerstörung überwinden.

# XII. Weltkongreß der UIA – Madrid, 4. bis 10. Mai 1975

Dr. sc. Herbert Ricken
Dipl.-Ing. Hubert Scholz



Die Teilnehmer der DDR-Delegation:
Prof. Edmund Collein, Prof. Werner Schneidratus, Dipl.-Ing. Hubert Scholz, Prof. Dr.-Ing. habil. Joachim Stahr, Dr. sc. Herbert Ricken (von rechts nach links)

Der XII. Weltkongreß des Internationalen Architektenbundes (UIA) vereinte etwa 2500 Delegierte aus über 70 Ländern. Hinzu kam noch eine große Anzahl von Gästen und Studenten, insbesondere des Gastgeberlandes Spanien. Im Vergleich zu früheren Kongressen war die starke Beteiligung der lateinamerikanischen Länder auffallend. Aber auch unsere sozialistischen Bruderverbände waren durch repräsentative Delegationen vertreten. Der Kongreß wurde durch offizielle Vertreter der UNO, der UNESCO und der spanischen Regierung begrüßt. Der spanische Architektenverband war bereits auf der XII. Generalversammlung der UIA 1972 in Sofia beauftragt worden, den XII. Weltkongreß mit dem Thema „Architektonisches Schöpfertum als Produkt von Ideenbildung und Technik" durchzuführen. Damit war zum ersten Male in der Geschichte der UIA-Kongresse das Grundproblem des Architektenberufes aufgeworfen worden. Das große Interesse, das dieses Thema fand, zeigte sich in der Beteiligung der nationalen Sektionen und zahlreicher Persönlichkeiten an den vorbereitenden Umfragen, in der überraschend großen Anzahl der Teilnehmer, in dem täglichen Andrang zu den Arbeitssitzungen und nicht zuletzt in der Übernahme von Referaten durch eine Reihe bekannter Architekten wie Felix Candela, J. L. Sert, Oscar Niemeyer oder Kenzo Tange. Als Vertreter der sozialistischen Länder referierten auf dem Kongreß Oleg Schwidkowski (UdSSR), Christo Anastasow (VR Bulgarien) und Jacek Nowicki (VR Polen).

Im Hauptbericht, vorgetragen von Rafael de la Hoz, wurden in Auswertung der Umfragen erste grundsätzliche Schlußfolgerungen gezogen, die sich weitgehend mit unserer Auffassung decken. Er ging davon aus, daß die Hauptverantwortung des Architekten nicht darin bestehen dürfe, ein Genie zu sein, sondern vielmehr zu wissen, wie die täglichen Probleme der Menschen einer Lösung zugeführt werden können. Allerdings gaben die Beiträge der meisten Architekten keine überzeugende Antwort auf die gegenwärtigen Probleme architektonischen Schaffens in der Welt, da für sie die soziale Verantwortung des Architekten nur eine allgemeine Forderung blieb, und sein Schöpfertum als lediglich individuelle Eigenschaft gesehen wurde. Die Masse der in Wort und Bild vorgestellten Bauten waren interessante Einzellösungen, die nicht geeignet sind, Bedürfnisse breiter Volksschichten zu befriedigen.

In der Antwort der Nationalen Sektion der DDR auf die Umfrage der spanischen Sektion wurde unsererseits überzeugend nachgewiesen, daß in der sozialistischen Gesellschaft die städtebaulich-architektonische Gestaltung ein planmäßig ablaufender, arbeitsteilig organisierter Prozeß im Interesse der gesamten Gesellschaft ist. Insbesondere mit der verstärkten Industrialisierung des Bauens führten der Umfang und die Komplexität der städtebaulich-architektonischen Maßnahmen zu einer weiteren Differenzierung und Arbeitsteilung der Tätigkeit der Architekten und damit zu einem höheren Niveau kollektiver Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber, den Nutzern und Bauarbeitern, mit Wissenschaftlern und Künstlern. Aber gerade die Arbeitsteilung und Zusammenarbeit stellten neue Anforderungen an den Schaffensprozeß der Architekten. Die Synthese von Wissenschaftlichkeit und Künstlertum bildet heute immer mehr die Grundlage für reife architektonische Lösungen.

Dem gegenüber blieb der von Rafael de la Hoz vorgetragene Hauptbericht in seiner Aussage auf halber Strecke stehen. Dort heißt es: „Wir sind Zeugen der Erscheinung einer universellen Explosion: Die Menschheit nimmt geometrisch progressiv zu, die Bedürfnisse erhöhen sich exponentiell, die Rohstoffe erschöpfen sich, das Volumen der wissenschaftlichen und technischen Kenntnisse verdoppelt sich alle zehn Jahre. In diesem Taumel kann der Architekt nicht mehr der Universalmensch früherer Epochen sein. Das Problem ist ihm aus den Händen geglitten . . ."

Hierin wird die Unterschiedlichkeit des Herangehens sowie der Lösung der Probleme unter sozialistischen und nichtsozialistischen Verhältnissen sichtbar. Unterschiede, die auch in den einzelnen Berichten und Diskussionsbeiträgen zum Ausdruck kamen.

Die Vertreter unserer Delegation in den Arbeitsgruppen, die Kollegen Professor Stahr, Professor Schneidratus und Dr. sc. Ricken, gingen in ihren Diskussionsbeiträgen davon aus, daß das Schöpfertum des Architekten in der DDR durch die sozialpolitische Aufgabenstellung des Wohnungsbauprogramms als dem Kernstück des sozialpolitischen Programms der SED gefordert und gefördert wird, daß dieses Schöpfertum sich nur im Kollektiv aller am Bau Beteiligten zu verwirklichen vermag und nicht die einmalige Form des Bauwerks, sondern der Beitrag des Architekten zur gesellschaftlichen Entwicklung Kriterium seines Schöpfertums sein kann.

Diese Grundaussage ist auch in den im offiziellen Kongreßmaterial aufgenommenen Antworten der Kollegen Dr. Günter Andres (WBK Erfurt) und Dr. Eberhard Just (TU Dresden) auf eine unter hundert Architekten aus allen Ländern durchgeführte Umfrage zu ihrem architektonischen Schaffen enthalten.

In der Abschlußresolution des Kongresses werden vor allem Anregungen formuliert für die Ausbildung, für die Koordinierung der Forschung zu den Problemen des architektonischen Schöpfertums und für die Förderung von Experimentalvorhaben prognostischen Charakters durch die Regierungen. In Verbindung mit dem Kongreß wurde das V. Architekturfilmfestival durchgeführt. Elf Länder gaben in insgesamt 30 Kurzfilmen Einblick in die verschiedensten Gebiete architektonischen Schaffens. Auffallend war, daß der größte Teil der Filme den Bauten der Vergangenheit und ihrer Erhaltung gewidmet war. Filme zu aktuellen Problemen der Befriedigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gab es nicht.

Der traditionell gewordene Studentenwettbewerb stand diesmal unter dem Thema „Notwohnungen für Katastrophenfälle". Von den 151 eingereichten Arbeiten wurden vor allem die ausgezeichnet, die eine Verwendung bodenständiger, leicht beschaffbarer Materialien und eine universelle Verwendbarkeit weniger Grundelemente vorschlugen. Den Preis der UNESCO erhielten zwei Studenten der Architekturhochschule in Ahmedabad (Indien). Erfreulich war, daß die Arbeit der Studentin Marlies Gommlich, Sektion Architektur der TU Dresden, zu den 20 besten, von der Jury ausgewählten Arbeiten gehörte.

Es wurden auf der Abschlußsitzung des Kongresses noch folgende Preise verteilt:

- der Sir-Patrick-Abercrombie-Preis an die sowjetischen Architekten Orlow und Simonow für die Planung der Städte Nawoi und Tschewtschenko
- der August-Perret-Preis an den kanadischen Architekten Erickson
- der Jean-Tschumi-Preis an den Architekturtheoretiker und -kritiker Reyner Banham, Großbritannien.

Die Goldmedaille für die beste Architekturzeitschrift ging an Frankreich.

Den 1. Preis des Architekturfilmfestivals erhielt die Ungarische Volksrepublik.

Die spanische Sektion hat alles getan, um die vielfältigen Probleme, die ein so großer Kongreß mit sich bringt, zu bewältigen. Ein wichtiger Beitrag zum Gelingen des Kongresses war vor allem die überraschend schnelle Herausgabe sämtlicher Vorbereitungsmaterialien, der Referate und Diskussionsbeiträge auf etwa 2000 Druckseiten. Dadurch wird es möglich sein, die Fülle der Gedanken auszuwerten und für die weitere Arbeit – auch in Vorbereitung des 7. Bundeskongresses – nutzbar zu machen.

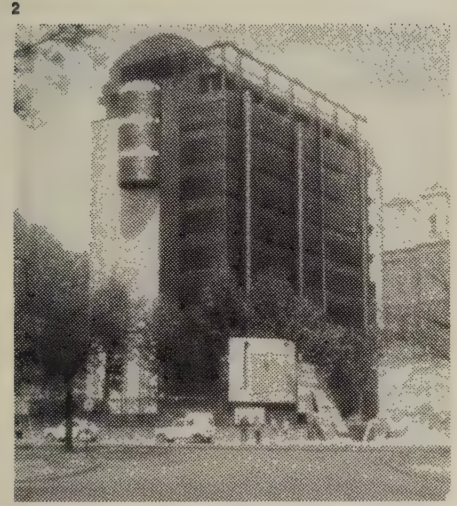
# Impressionen aus Madrid und Toledo

Dipl.-Ing. Hubert Scholz, Berlin



1

2



3

4



5



Unsere Delegation zum XII. Weltkongreß der UIA nutzte die vorhandene Zeit, um auch außerhalb des Kongresses einen Eindruck vom Leben und Bauen in Spaniens Hauptstadt zu gewinnen. Madrid ist eine vom Leben durchpulste kapitalistische Großstadt. Zählte sie 1940 noch ungefähr 1 Million Einwohner, so sind es gegenwärtig fast 4 Millionen. Dazu kommen etwa 1 Million registrierte Pkw. Und das ist eines der augenfälligsten Probleme der Stadt. Die Straßen sind überflutet vom fahrenden und ruhenden Verkehr (Abb. 1). Für den Fußgänger ist es äußerst kompliziert, sich gegenüber dem Verkehr durchzusetzen und das, obwohl in weiten Teilen der Innenstadt der unterirdische Bauraum für den Verkehr genutzt wird.

Der öffentliche Verkehr wird durch eine U-Bahn, deren Netz gegenwärtig weiter ausgebaut wird, und durch Omnibuslinien bewältigt, für die auf den Hauptstraßen eigene Fahrspuren vorgesehen sind.

Das zweite sofort auffallende Merkmal sind die unzähligen Banken in der Stadt. Das, was uns bisher theoretisch klar war, hier wurde es anschauliche Realität. Ob in der Calle de Alcalá, einer Geschäftsstraße aus dem 19. Jahrhundert, die beiläufig den Namen „Madrider Wallstreet" trägt, oder auf dem Paseo de la Castellana sowie in unzähligen Nebenstraßen und selbst in den Neubaugebieten, überall reihen sich alte und neue Bankgebäude aneinander. Einen sichtbareren Ausdruck der Herrschaft des Kapitals kann man sich nicht vorstellen. Um ein Höchstmaß an Originalität zu erreichen und einprägsame Zeichen zu setzen, geht das Formenspiel bis zur absurden Überbetonung technischer Formen (Abb. 2 und 3). Unter all diesen dominierenden Eindrücken fällt es dem Besucher schwer, das typisch Spanische herauszufinden. Madrid ist nicht so reich an Monumenten und Werken historischer Baukunst wie andere Städte.

Obwohl die Stadt in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts entstand, vergingen bis zu ihrer Erhebung zur Hauptstadt durch Philipp II. im Jahre 1561 etwa 7 Jahrhunderte. Diese Zeit hat kaum historische Spuren hinterlassen.

Der wohl bedeutendste Repräsentativbau ist der Königspalast aus der Mitte des 18. Jahrhunderts, das letzte Werk Filippo Juvaras (Abb. 4). Der in klassizistischer Richtung des Barocks gehaltene monumentale Bau mit seinen gepflegten Außenanlagen dominiert auch durch seine Lage oberhalb

1
Calle de Alcalá, einer der Hauptstraßen der Innenstadt, mit der Puerta de Alcalá. Der Triumphbogen wurde 1778 errichtet.

2
Neubau der Bankunion, eines der unzähligen neuen Bankgebäude

3
Paseo de la Castellana mit einem Verwaltungsneubau

4
Nordfassade des Königspalastes mit den Gärten von Sabatini

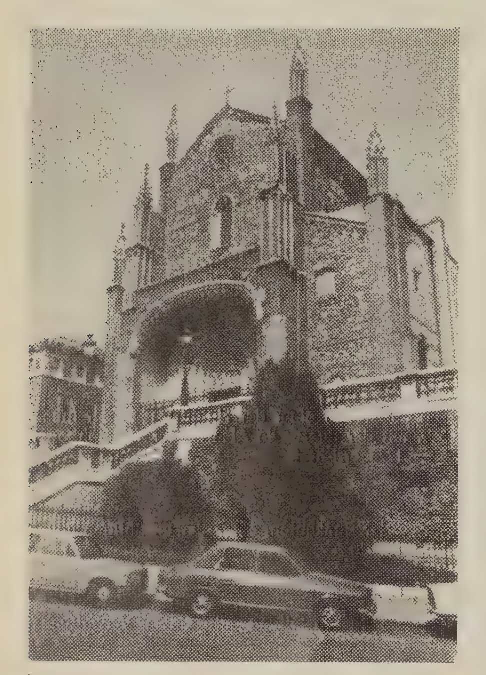
5
Die Puerta del Sol (Tor der Sonne), das Zentrum des alten Madrid, ist heute ein verkehrsreicher Platz.



6

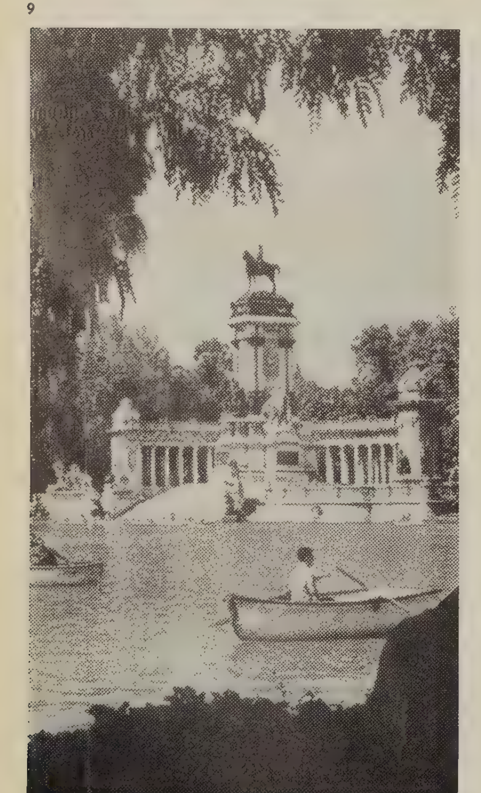


7



8

9



ausgedehnter Parkanlagen am Manzanares. Die historischen Plätze Plaza de la Villa und Plaza Mayor, aber auch die städtebauliche Gestaltung aus dem 19. Jahrhundert mit Puerta del Sol und Puerta del Alcalá sind wohl die interessantesten architektonischen Ensembles. Auf diesen Plätzen trifft sich die Bevölkerung von Madrid, hier werden Märkte abgehalten, hier geht man spazieren oder sitzt im Freien, um das bunte Treiben zu beobachten.

In der Puerta del Sol, einem kleinen vieleckigen Platz im Altstadtzentrum, befindet sich der Kilometerstein 0. Von hier führen Radialstreifen zu allen Großstädten am Meer. Dieser Platz ist der theoretische Mittelpunkt Spaniens (Abb. 5). Einen geschlosseneren städtebaulichen Eindruck erweckt die Plaza Mayor, ein 1617 bis 1619 errichteter repräsentativer rechteckiger Platz (Abb. 6). Bis in das vergangene Jahrhundert war er historische Schaubühne. Es fand kein größeres Ereignis in Madrid statt, weder religiös noch weltlich, das diesen Platz nicht als Rahmen gehabt hätte. Hier wurden Stierkämpfe und Ringstechen durchgeführt, hier erfolgten Ketzerverbrennungen und die feierliche Ausrufung fast aller spanischen Könige. Heute ist die Plaza Mayor ein vom Verkehr frei gehaltener Platz, der zum Treffen und Verweilen einlädt und auf dem kleine Märkte und Volksfeste abgehalten werden.

In den städtischen Neubaugebieten fällt die sehr hohe Bebauungsdichte auf (Abb. 7). Der Schutz vor der intensiven Sonneneinstrahlung und die enorme Bodenausnutzung scheinen hier zusammenzufallen. Dafür gibt es Gärten auf den Hausdächern und viele große Loggien, die richtigen Sommergärten gleichen. Trotzdem bleibt in den meisten Fällen die Frage unbeantwortet: Wo spielen die Kinder? Wo erholen sich die Menschen?

Madrid hat im Vergleich zu unseren Städten sehr wenig zusammenhängende Grünanlagen in der Stadt und kaum nutzbare Wasserflächen. Landschaftlich noch trostloser ist jedoch die Umgebung. Die wenigen städtischen Parks ziehen am Wochenende oder an Feierabenden die Menschen wie ein Magnet an. Der bekannteste ist der Park El Retiro, der mit seinen baulichen Einrichtungen und gärtnerischen Anlagen zu den bedeutendsten Parkanlagen

6
Die Pasa de Panaderia, der Palast der Könige, auf der Plaza Mayor

7
Der Neubaukomplex „Urbanizacion Azca"

8
Eingangsportal der Kirche des Klosters San Jeronimo el Real

9
Denkmal Alfons XII. im Park El Retiro

10
Neubauten in der Nachbarschaft des Kongreßpalastes

11
Hauptfront des Prado, Ausdruck des Madrider Klassizismus

12
Denkmal zu Ehren von Cervantes

13
Blick auf Toledo mit der Kathedrale und dem Alcazar

14
Enge, lichtlose Straßen im alten Toledo sind gleichzeitig die Spielplätze der Kinder.

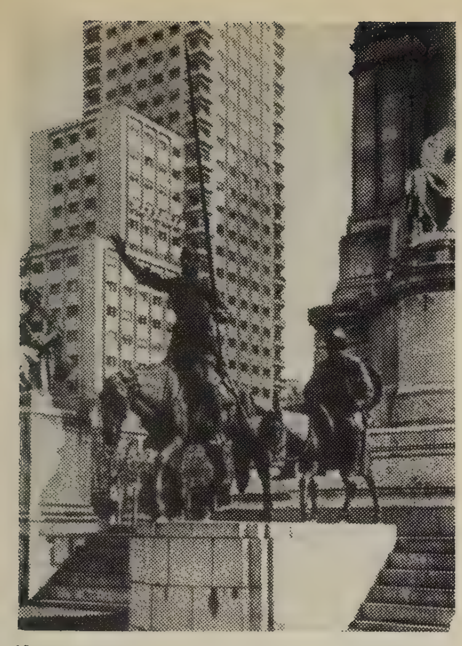
15
Blick auf die Kathedrale von Toledo

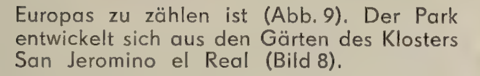
10



11







12



13

Europas zu zählen ist (Abb. 9). Der Park entwickelt sich aus den Gärten des Klosters San Jeromino el Real (Bild 8).

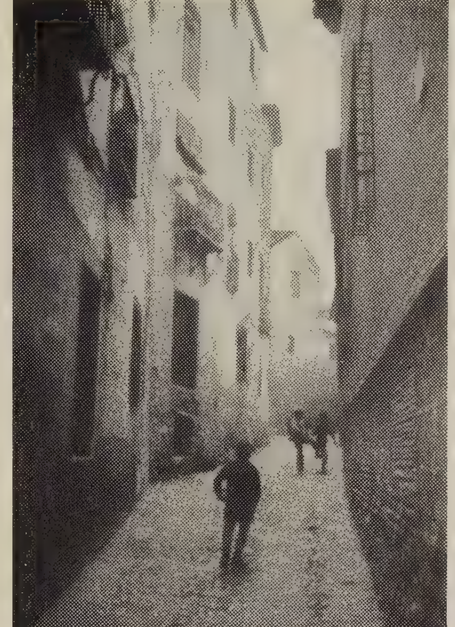
Gebaut wird in Madrid viel. In der Innenstadt sind es meist kleinere Baustellen, oft Einzelbauwerke. Ausgedehnte Neubaugebiete im Norden der Stadt entlang der Avenida del Generalisimo sind charakteristisch für das neue Madrid (Abb. 10). In diesen Stadtteilen gibt es eine Mischung von Wohnbauten, Geschäftshäusern, Banken und Hotels. Hier steht auch der Kongreßpalast, in dem der XII. UIA-Kongreß stattfand. Das interessanteste und auffälligste an diesem Gebäude war die funktionelle Lösung. Die Bühne liegt im Zentrum und teilt zwei Zuschauersäle mit einer Gesamtkapazität von 3400 Plätzen. Durch Einschieben einer Trennwand auf der Bühne entstehen zwei unabhängig voneinander funktionierende Auditorien unterschiedlicher Größe.

Im Neubaugeschehen gibt es eine gute und neue Bautechnik, aber sie wird sehr sparsam eingesetzt. Die entscheidende Produktivkraft sind die Bauarbeiter selbst. Der Anteil der Beschäftigten im Bauwesen an den Gesamtbeschäftigten ist verhältnismäßig hoch. Trotzdem blieb auch Spanien in den letzten Jahren nicht von Stillegungen bei Bauvorhaben verschont.

Zu einem Aufenthalt in Madrid gehört zweifelsohne ein Besuch im Prado (Abb. 11). Die Anzahl von 3000 Gemälden und 400 Plastiken vermittelt einen quantitativen Begriff der Bedeutung dieser ersten Pinakothek Spaniens. Ihr Wert steigt jedoch ins Unermeßliche, wenn man die Qualität und den repräsentativen Wert dieser Gemälde betrachtet. Mehr als 100 Werke von Goya und 50 von Velazques geben einen tiefen Einblick in die spanische Malerei. Darüber hinaus gibt es ausgezeichnete Gemälde von Flamen, Niederländern, Italienern und Franzosen sowie der deutschen Schule. Beeindruckend sind die großen Sammlungen von Rubens, Brueghel, Tizian und Bosch sowie von Domenico Theotocopuli, den die Spanier El Greco nannten.

Das wohl gewaltigste Denkmal Madrids befindet sich auf dem Spanischen Platz und ist dem „Prinzen der Phantasie" Cervantes gewidmet (Abb. 12). Der gesamte Platz mit seinen verspielten Freianlagen und seinen den Platz begrenzenden Bauten ist auf dieses Monument abgestimmt. Während Cervantes auf einem Sessel vor der mächtigen Stele thront, stehen im Mittelpunkt des Ensembles die bekanntesten Helden seiner Phantasie: Don Quichote und Sanchos Pansa.

Insgesamt ist Madrid eine reizvolle, aber auch an Widersprüchen reiche Stadt.



14
15



Das „eigentliche Spanien", so wie man es aus Büchern kennt, fanden wir nicht in Madrid, dafür aber in Toledo. Am Abschlußtag des Kongresses hatten wir Gelegenheit, diese alte kastilische Stadt am Ufer des Tajo, etwa 70 km von Madrid entfernt, zu besuchen. Die ausgezeichnete Lage auf den Felsen über einer Flußschleife (Abb. 13), die arabische und jüdische städtebauliche Struktur, die Vielzahl von bauhistorischen Denkmälern, die Festungen, Stadttore und Brücken sowie das besondere Fluidum seiner engen Straßen, seiner Architektur und Skulpturen hinterläßt einen bleibenden Eindruck. Neben engen Geschäftsstraßen, die heute ganz auf Tourismus eingestellt sind, neben den beschaulichen kleinen Plätzen gibt es große Teile der alten Stadt, die zwar ihren Reiz auf die Besucher ausüben, in denen aber zum Teil noch immer mittelalterliche Wohnbedingungen herrschen (Abb. 14). Toledo ist eine Stadt mit ruhigen Winkeln, mit Innenhöfen und Kreuzgängen, es ist eine Stadt, die dem Treiben auf der Straße den Rücken kehrt.

Von überwältigender Pracht und gar nicht so recht in die Kleinteiligkeit dieser Stadt passend, ist die Kathedrale (Abb. 15). Hier spürt man, daß Toledo einmal die Hochburg des spanischen Katholizismus darstellte, daß diese Stadt seit dem Jahre 400 Schauplatz der wichtigsten Konzilien und Kirchenversammlungen war. Über 160 Jahre lang arbeiteten an diesem gotischen Bau die hervorragendsten Architekten und Baumeister Spaniens und aus dem Ausland. Sie schufen ein Werk, das in seinem Äußeren und ganz besonders in seinen Innenräumen dem Vergleich mit den gewaltigsten Domen Mittel- und Nordeuropas standhält. Leider wird der Erlebniswert dieser historischen Stadt durch den fließenden und ruhenden Pkw-Verkehr, der in den engen Straßen und Platzräumen besonders problematisch ist, stark beeinträchtigt.

Natürlich konnten wir nur einen begrenzten und sicher unvollkommenen Eindruck vom heutigen Spanien gewinnen. Das Leben schien geordnet, die Bautätigkeit rege und doch nicht vergleichbar mit der in unseren Städten. In der Innenstadt Madrids dominieren Repräsentativbauten, der Verkehr überflutet die Straßen und Bürgersteige, und der Massenwohnungsbau am Rande hinterläßt einen bescheidenen Eindruck. Selbst Jahre nach Abschluß der Bauarbeiten vermißt man dort Außenanlagen zwischen den Wohnblöcken.

Gleichzeitig lesen wir von Verhaftungen und Streikaktionen der spanischen Arbeiterklasse. Auch das gehört zum Spanien unserer Tage, was dem Besucher gegenüber jedoch geschickt verborgen wird.

# Probleme und Methoden der Umgestaltung in Großbritannien

Dipl.-Ing. Günther Kabus, Architekt BdA/DDR
Bauakademie der DDR
Institut für Städtebau und Architektur

1

„Seit dem zweiten Weltkrieg sind bereits mehr als zwanzig Jahre vergangen. In einzelnen Teilen des Landes wurde das Wohnungsproblem gelöst und in anderen ist es nicht mehr die wichtigste Aufgabe der örtlichen Verwaltungen. Jedoch ist man in London und anderen großen Industriestädten von einer Lösung des Wohnungsproblems noch weit entfernt." (1)

Die Anziehungskraft der größten Städte löste in Großbritannien wie in anderen europäischen Ländern nach dem zweiten Weltkrieg eine starke Binnenwanderung aus. Gemeinsam mit der großen Zahl der Einwanderer aus den Ländern des Commonwealth, die sich hier bessere Ausbildungs- und Verdienstmöglichkeiten erhofften, führte dies zu dem sogenannten „over spill" (Wucherung) der großen Städte. Hinzu kommt die besondere Vorliebe der Engländer für das Einfamilienhaus. Alle diese Faktoren haben nach dem zweiten Weltkrieg dazu geführt, daß sich die englischen Städte – insbesondere auch London – immer weiter in die Landschaft gefressen haben. Die Zerstörung der Landschaft und immer weitere Wege von den Wohnungen zu den Arbeitsstätten waren die bekannten Folgen.

Vom Greater London Council (Verwaltung der Gesamtstadt) wurde 1967 beispielsweise eingeschätzt, daß etwa eine Million Londoner Einwohner (350 000 Familien) außerhalb der Stadt angesiedelt werden müssen, um den Mangel an Wohnraum bis 1980 abbauen zu können (2). Dies wurde auf zwei Wegen versucht:

1. Durch die Gründung neuer Städte – die sogenannten New Towns – auf der Grundlage des „New-Towns-Act" von 1946 und
2. durch die Entwicklung bereits vorhandener Städte auf der Grundlage des „Town Development Act" von 1952 – die sogenannten Expanding Towns (Abb. 1).

Die New Towns wurden im Fall London in einem Umkreis von etwa 40 bis 50 km gegründet. In acht New Towns wohnten 1965 etwa 400 TEw. Die endgültige Bevölkerungszahl ist insgesamt mit 560 TEw vorgesehen. Als Expanding Towns wurden Städte ausgewählt, die 200 km und weiter von London entfernt sind. Das Programm sah bis 1972 (in 20 Jahren) den Bau von mehr als 75 000 Häusern vor (3). Die Umsiedlung von Betrieben und der Bevölkerung erwies sich als außerordentlich schwierig. Bis 1969 waren daher erst etwa ein Viertel der Häuser gebaut und 1966 im Rahmen dieses Programms erst 10 000 Londoner Familien umgesiedelt worden (4).

Die städtebaulichen Probleme, die in den Großstädten, insbesondere London, durch die anhaltende Bevölkerungszunahme und die Ausbreitung von Slums ausgelöst wurden, konnten damit nicht gelöst werden. Deshalb wurden neue Wege versucht, die als Urban Renewal (Stadterneuerung) oder Slum Clearance oder Redevelopment (Abriß–Neubau) bezeichnet wurden. Anfangs wurden weniger Slums beseitigt als vielmehr verhältnismäßig kleine Flächen, deren Bausubstanz im zweiten Weltkrieg überwiegend stark zerstört worden war, bebaut (Größenordnung 200 bis max. 500 WE). Beispiele dafür sind in London die Vorhaben „Golden Lane" und „Barbican" in der City und „Elephant and Castle" im Stadtbezirk Southwark (5).

Später wurde im Rahmen der Stadterneuerung die Methode Abriß–Neubau angewendet, allerdings mit ähnlichem Erfolg wie in anderen kapitalistischen Ländern und wie Fehl ihn für die USA in folgenden Punkten zusammenfaßt:

„Der Nettoeffekt aller mit Bundesmitteln unterstützten Stadterneuerungsprogramme im Wohnungsbau war:

- mehr Gebäude wurden abgerissen als aufgebaut,
- was zerstört wurde, war meist billiger Wohnraum,
- was neu gebaut wurde, war fast ausschließlich teurer Mietwohnungsbau,
- die Wohnungssituation derjenigen, die ohnehin schon schlecht dran waren, wurde verschlechtert,
- die Wohnungssituation derjenigen, die ohnehin hervorragend dran waren, wurde verbessert." (6)

Auch in der BRD ist die Situation nicht anders. „Überall in westdeutschen Ballungsgebieten bemühen sich Besitzer zentrumsnaher Wohngrundstücke um Abbruchgenehmigungen und um die Erlaubnis, Verwaltungshochhäuser, Hotels oder zumindest Komfortwohnungen bauen zu dürfen – nach jenem Profit-Postulat, das die Westberliner Hausbesitzer-Zeitschrift ‚Das Grundeigentum' aufstellte: „Verzinsen sich Grund und Boden nicht mehr, ist es höchste Zeit, das Grundstück einer neuen wirtschaftlichen Nutzung zuzuführen.' Der Abriß von Häusern auf teurem Boden ... könne selbst dann geboten sein, ‚wenn sie von der Substanz her erhaltenswert erscheinen'" (7) und zum Projekt „Barbican" wird festgestellt: „Die Wohnungen im „Barbican" sind keineswegs billig, in der Millionenstadt London gibt es noch immer eine große zahlungskräftige Schicht, für deren Bedarf sie geplant sind" (8).

Andererseits wird von „Shelter" (Gesellschaft für Obdachlose) die Anzahl der Obdachlosen in England auf 2,5 Millionen geschätzt (9). Es geht also nicht darum, Wohnungen für Arbeiterfamilien zu schaffen, sondern profitablere Nutzungen zu erreichen. Die Rücksichtslosigkeit, mit der teilweise Stadterneuerung dieser Art gegen die Interessen der betroffenen Wohnbevölkerung „hart an der Grenze der Legalität" betrieben wird, kann wie folgt gekennzeichnet werden:

- Mieterhöhungen zur Vertreibung der ansässigen Bewohner
- Psychoterror: Abschaltung der Heizung und des Stromes, um die Mieter einzuschüchtern
- Vorsätzliche Zerstörung leerstehender Wohnungen, um sie unbewohnbar zu machen
- Masseneinquartierungen von Gastarbeitern, um Verwahrlosung bewußt herbeizuführen. (10)

Die Wohnungspolitik wird bestimmt durch die Kapitalentwicklung, durch Boden-, Steuer- und Kreditpolitik. Ziel, Ergebnis und Effekt des Wohnungsbaues im allgemeinen und der Umgestaltung oder des „Slum Clearance" im besonderen dienen in den kapitalistischen Ländern den Interessen der Privateigentümer.

Bereits Friedrich Engels schrieb „... so lange die kapitalistische Produktionsweise besteht, so lange ist es Torheit die Wohnungsfrage ... lösen zu wollen" (11) und „... erst durch die Lösung der sozialen Frage, d. h. durch die Abschaffung der kapitalistischen Produktionsweise, wird zugleich die Lösung der Wohnungsfrage möglich gemacht" (12).

Daran hat sich auch in den entwickelten kapitalistischen Industrieländern, wie in Großbritannien im wesentlichen nichts geändert. „Die Gegensätze zwischen arm und reich auf dem Gebiet des Wohnens sind eher noch krasser geworden, und das trifft am stärksten die Arbeiter, die durch den wachsenden Mietwucher und die Bodenspekulation immer rücksichtsloser ausgebeutet werden" (13).

Die Lösung der Wohnungsfrage in der DDR „... wird in erster Linie durch den Klassencharakter unserer sozialistischen Gesellschaft und die sozialpolitische Zielstellung bestimmt" (14). Obwohl also Ziel, Ergebnis und Effekt der sogenannten Sanierung von Altbaugebieten in den kapitalistischen Ländern nichts, auch gar nichts mit Ziel, Ergebnis und Effekt der Umgestaltung von Altbaugebieten in der DDR gemein haben, ist es nützlich, Methoden der städtebaulichen Planung und progressive Projektlösungen für die Umgestaltung von Altbaugebieten in Städten kapitalistischer Länder im Interesse der qualitativen Lösung der Aufgaben der Umgestaltung von Altbaugebieten in unseren Städten zu studieren und auszuwerten. Die Altbaugebiete hier wie dort sind unter kapitalistischen Bedingungen vorwiegend im Zusammenhang mit der ersten industriellen Revolution entstanden und geprägt worden. Trotz mancher Veränderungen, die nach 1945 in den Altbaugebieten vieler Städte in der DDR erreicht wurden, entsprechen sie in der Art ihrer Bebauung und ihrer Struktur im Prinzip den Altbaugebieten in den Städten entwickelter kapitalistischer Industrieländer in Europa.

Die nachfolgende Darstellung von Methoden und Projektlösungen am Beispiel Barnsbury soll unter diesen Gesichtspunkten neben der Information dem obengenannten Zweck dienen.

Als die Tatsache, daß es in Großbritannien so viele alte Wohngebiete gibt, „daß nicht im entferntesten angenommen werden

1
New Towns und Expanding Towns für London

2
Cloudesley Street im Teilgebiet 7

3
Chapel Market im Teilgebiet 5, parallel zur Culpeper Street gelegen, soll erhalten bleiben

4
Thornhill Square im Teilgebiet 7

5
Thornhill Road im Teilgebiet 7

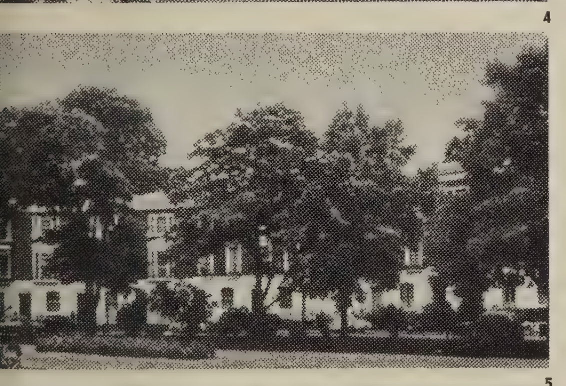
6
Ergebnis der Untersuchung der Wohnbedingungen in Barnsbury nach „Milner Holland report"



2



3



4



5




6

kann, daß sie alle abgerissen und neu bebaut werden können, bevor sie weiter verfallen und völlig unbrauchbar werden" (15), auch seitens der Regierung anerkannt wurde, versuchte man dieses Problem dadurch zu lösen, daß den Eigentümern von Wohngebäuden Mittel zur Verbesserung der Wohnungen zur Verfügung gestellt wurden mit der Auflage, „fünf Grundausstattungen", die in vielen Wohnungen nicht vorhanden waren, vorzusehen, und zwar: Innen-WC, Bad, Warmwasserversorgung, Handwaschbecken und belüftete Speisekammer (16).
Das Ergebnis dieser Aktion der Regierung war meist ungenügend. Dies wurde damit begründet, daß die Bedingungen, die an die Bereitstellung der Mittel geknüpft waren, nicht ausreichend genau fixiert waren, um in den vielen veralteten, aber sehr unterschiedlichen Gebieten den beabsichtigten Erfolg zu bewirken. In Erkenntnis dieser Tatsache wurden zwei Studien durch die Regierung veranlaßt, um auf diese Weise zu ermitteln, welche Verbesserungen und Teilerneuerungen erforderlich und welche Maßnahmen praktikabel sind, um ganze Wohngebiete oder Teilgebiete der Stadt vor dem Verfall zu bewahren für die noch lange Zeit, bis sie in Etappen völlig erneuert werden können.
Für diese Studien wurden zwei Untersuchungsgebiete unterschiedlicher Typik ausgewählt, die den gegenwärtigen Bedürfnissen nicht mehr entsprechen, aber erhalten werden müssen. Jedes ist typisch für viele Teilgebiete in den englischen Industriestädten. Es handelt sich um den Bezirk Deeplish in der Stadt Rochdale in Nordwest-England, eine Textilarbeiterstadt, die im 19. Jahrhundert sehr schnell gewachsen ist und um das Gebiet Barnsbury im Stadtbezirk Islington in London, ein dicht bebautes Gebiet, das unmittelbar nördlich der City von London liegt.
Das Untersuchungsgebiet Barnsbury hat eine Fläche von rund 200 ha (495 acres) und eine Einwohnerzahl von etwa 35 000. In den über das ganze Gebiet verstreuten kleinen Fabriken arbeiten über 25 000 Menschen. Es wurde in den Jahren nach 1840 erbaut und „es ist noch heute interessant, durch die fast ununterbrochene Folge breiter Straßen und großer malerischer Plätze zu wandeln. Aber hinter den alten Fassaden leben Familien mit dem dringenden Bedürfnis nach einer neuen besseren Wohnung" (Abb. 2 bis 5, 9) (17).
Eine von der Regierung eingesetzte Arbeitsgruppe (Milner Holland Committee) stellt in ihrem Bericht fest, „daß die meisten ernsten Probleme durch die Belegung der Wohnungen mit mehreren Familien, obwohl sie nicht dafür geeignet sind, entstanden sind; dies hat zu einer starken Überbelegung und schlechten Wohnbedingungen geführt. Viele, die in diesem Gebiet wohnen, sind arme Leute und alte Menschen, Familien, die nur vorübergehend dort wohnen", die, wenn sie nach London kommen, sich keine bessere Wohnung leisten können und, sobald sie eine bessere Verdienstmöglichkeit gefunden haben, aus diesem Gebiet wieder ausziehen, „und besonders Einwanderer aus dem Commonwealth" (18). Der Anteil von Arbeitern des Transport- und Dienstleistungsgewerbes ist in diesem Gebiet, wo mit die schlechtesten Wohnbedingungen in London zu finden sind, sehr hoch. Sie sind an billige Wohnungen nahe dem Zentrum von London gebunden und leben vielfach in „gemieteten Unterkünften" (Familien in Untermiete). Die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet nimmt ständig ab. So wohnten in Barnsbury 1961 noch 39 700 Einwohner und im Oktober 1966 nur noch 35 200. Dies ist eine Verringerung um mehr als 11 Prozent und entspricht fast genau dem durchschnittlichen Verlust an Einwohnern, der durch den Abriß und die Neubebauung von Slum-Gebieten in London erfahrungsgemäß entsteht.
Die soziale Struktur der Bevölkerung zeigt Tabelle 1. Die Untersuchungen des Milner Holland Committee zeigten jedoch, daß sich trotz dieser Situation der Anteil der Spezialisten und der in leitenden Stellungen arbeitenden Bewohner in Barnsbury ständig erhöht. Dies deutet darauf hin, daß die zentrumnahe Lage Barnsbury für Arbeiter und Angestellte in wachsendem Maße als Wohnstandort attraktiver macht.

**Tabelle 1:** Soziale Struktur der Bevölkerung bezogen auf den Hauptverdiener der Familie in Prozent der Gesamthaushalte

| | Spezialisten u. leitende Angest. | gelernte u. angelernte Arbeiter | ungelernte Arbeiter | Militär u. a. |
|---|---|---|---|---|
| Barnsbury | 4 | 57 | 20 | 19 |
| Islington | 6 | 59 | 19 | 16 |
| G.L.C. Area[1]) | 22 | 45 | 16 | 17 |

[1]) Greater London Council Area: Stadtgebiet von London ohne City

Die Tatsache, daß sich das Interesse der Planungsbehörden jetzt auf dieses Gebiet richtet, ist unmittelbar darauf zurückzuführen.
Das Team, das mit der Planung der Umgestaltung von Barnsbury beauftragt wurde, führte keine ausführliche und detaillierte Erhebung und Untersuchung am Ort durch. Dies hätte eine graße Anzahl an erfahrenen Arbeitskräften und viel Zeit erfordert. Das Ergebnis hätte sich in einer großen Menge von Informationen darstellen können, die mühsam zu sichten und möglicherweise irrelevant sind bezüglich der Hauptprobleme, die zu lösen sind. Statt dessen konzentrierte sich das Team auf die Sammlung und Auswertung der bei den örtlichen Behörden und Fachabteilungen vorliegenden Informationen. Diese wurden ergänzt durch spezielle Untersuchungen oder Begehung des Untersuchungsgebietes, dann, wenn sie im Arbeitsprozeß benötigt wurden.
So stützte sich das Bearbeiterteam beispielsweise auf die Ergebnisse des „Milner Holland report", die für Barnsbury in Abbildung 6 dargestellt sind. Dabei wurde die Qualität der Wohnbedingungen bzw. der Grad der Belastung der Bewohner durch Mängel (Housing stress) in Indexwerten ausgedrückt und bezogen auf den Durchschnitt von London. Der Indexwert wurde abgeleitet von gewichteten Kriterien, die den Grad der Belegung oder Überbelegung der Wohnungen angeben, und von der Eignung oder dem Mangel an sanitärer Ausstattung und Kochgelegenheit.
Eine spezielle Untersuchung der Wohnbedingungen und der sozialen Struktur wurde z. B. für das Gebiet der Matilda Street durch das Bearbeiterteam durchgeführt. Das ist einer der ältesten Wohnbereiche, wo die Probleme der Überbelegung des vorhandenen Wohnraumes und der Ausstattung der Wohnungen am größten sind. Von 160 Familien haben 127 kein Bad; 15 haben weder Wasser noch Ausgußbecken in der Küche und müssen das Wasser von einer öffentlichen Zapfstelle holen; 138 müssen Waschraum und Abort mit anderen Familien teilen.
Bei den Analysen und Studien zur Planung der Umgestaltung von Barnsbury wurde sehr bald deutlich, daß eine objektive Einschätzung der äußeren materiellen Umwelt die wichtigste Voraussetzung für die Planung der Umgestaltung ist. Eine Erkenntnis, die sicher jeder, der sich mit der Umgestaltung von Altbaugebieten beschäftigt hat, machen mußte. Trotzdem kann man feststellen, daß bei der Planungsarbeit die Ergebnisse der Analyse und Bewertung der Altbaugebiete und ihrer Bausubstanz in dieser Hinsicht nicht ausreichen und manche wichtige Aussage fehlt.
Für die Untersuchung der äußeren materiellen Umwelt für das Beispiel Barnsbury wurde folgende Methode ausgearbeitet, wobei nach drei Schwerpunkten vorgegangen wurde, und zwar
1. qualitative und quantitative Bewertung der äußeren materiellen Umwelt des Untersuchungsgebietes
2. Ermittlung der Vorzüge und Defekte des Untersuchungsgebietes
3. Einschätzung der Voraussetzungen für die Verbesserung der Wohnbedingungen im Untersuchungsgebiet.
Die Methode selbst besteht aus zwei Arbeitsschritten.
Arbeitsschritt 1: schnelle Voreinschätzung des gesamten Gebietes
Arbeitsschritt 2: detaillierte Untersuchung Straße für Straße.
Eine schnelle Voreinschätzung des gesamten Untersuchungsgebietes wurde als wichtig angesehen, um möglichts früh erstens größere Mängel zu erkennen, die eine sofortige Verbesserung erfordern, zweitens spezielle Probleme festzustellen, die nur im Zusammenhang mit der generellen Planung gelöst werden können, wie fehlende Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel oder ungünstige Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel und drittens, um Teilgebiete für weitere detaillierte Untersuchungen auszuwählen, z. B. Teilflächen für den Abriß-Neubau oder für die Modernisierung.
Der 1. Arbeitsschritt wurde mit Hilfe einer Untersuchungsmethode durchgeführt, die fünf Untersuchungskomplexe umfaßt:
1. Charakteristische örtliche Faktoren und Gegebenheiten
▪ kulturhistorisch wertvolle Teilgebiete, Straßen, Plätze und Gebäude
▪ Teilgebiete mit Wohnungsverfall
▪ Teilgebiete mit zu wenig oder nicht nutzbaren Freiflächen
▪ funktionelle Schwerpunkte des Gebietes (Zentren oder Ansätze zur Zentrumsbildung)
▪ optisch-visuelle Schwerpunkte im Gebiet
▪ Punkte besonderer Bedeutung, wie Einkaufszentren, wertvolle Freiflächen, Gewässer
2. Teilabschnitte, die beeinflußt werden durch
▪ störende Industrie (Lärm, Abgase, Luftverunreinigung, Erschütterungen usw.)
▪ starke Eisenbahngeräusche
▪ öffentliche Nahverkehrsmittel
▪ Durchgangsverkehr
▪ andere störende Nutzungen
3. Verkehrsprobleme
▪ Straßen mit allgemein starkem Fußgänger/Fahrzeugkonflikt
▪ spezielle Gefahrenpunkte
▪ Unfallschwerpunkte (Auswertung der Unfallstatistik)
▪ Straßen mit Parkproblemen
4. Umweltmängel
▪ Teilgebiete, die für eine weitere Nutzung bzw. für eine Bebauung auf Grund der gegenwärtigen Bedingungen nicht geeignet sind
▪ Teilgebiete, die ungenügend versorgt sind:
örtliche Einkaufszentren in einer Entfernung von mehr als 400 m ($^1/_4$ engl. Meile)
Volksschulen in einer Entfernung von mehr als 400 m
Autobusstationen in einer Entfernung von mehr als 400 m
U-Bahn-Stationen in einer Entfernung von mehr als 1609 m (1 engl. Meile)
5. Baulandeigentümer (erforderlich, um entsprechende Verhandlungen vorzubereiten und einzuleiten)
Die Beeinträchtigung oder Beeinflussung und die Konflikte und Mängel, die sich aus der Einschätzung nach diesen Kriterien ergeben, werden in Karten oder Deckblättern eingetragen. Diese Liste mit den fünf Untersuchungskomplexen kann man nicht als endgültig betrachten. Sie muß unter den jeweiligen Bedingungen, die in dem zu untersuchenden Gebiet vorherrschend sind, korrigiert und ergänzt werden, da insbesondere Größe und Differenziertheit des Untersuchungsgebietes die Untersuchungsmethode beeinflussen.
Der 2. Arbeitsschritt, die detaillierte Ein-

Untersuchung der äußeren Umweltbedingungen | Ge…

Gebiet: Barnsbury
Straße: Thornhill Road Richmond to Lofting Road
Bearbeiter: U. W. Owen
Datum 22 Nov, Tag Mittwoch
Zeit. 3⁰⁰ p.m Wetter: schön

Bemerkungen: ✱ Markierung auf Zusatzplänen wo mögl.
W = Wichtung nach Gleitskala, ∅ = 0
A = Wertung
⟷ Gleitskala zwischen festen Wichtungen
Bei Einschätzung der Qualität darf auf keinen Fall der Zustand die Wichtung beeinflussen.

Str… / Zus… / Kon…

| | | | W | A | Bem… |
|---|---|---|---|---|---|
| Qualität | Charakter, Gestaltung u. Maßstab | überdurchschnittlich | +20 | | teilwe… |
| | | befriedigend | +10 | +10 | phön… |
| | | indifferent | 0 | | |
| | Architektur | gut | +20 | | gem… |
| | | indifferent | 0 | +10 | befri… |
| | | schlecht | -20 | | |
| | | Bemerkung im Büro zugefügt - einzelne erfaßte Gebäude, | +5 | +5 | Albio… |
| | | Gruppen erfaßter Gebäude | +10 | | |
| | Straßenbild | räuml. Eindruck u. Straßenbild (-erscheinung): Straßenqualität gut | +5 | | |
| | | indifferent | 0 | 0 | |
| | | (Freiflächen) Landschaftsbild usw. gut | +5 | +5 | Nw a… Gard… Teile… |
| | | schlecht oder keines | 0 | | |
| | Straßenwert | | | +30 | |
| Zustand | materiell (physisch) | Gebäude: gut erhalten | +20 | | |
| | | in ∅ Zustand | 0 | +15 | |
| | | schlecht erhalten | -20 | | |
| | | private Gärten u. Vorhöfe: gut erhalten | +5 | +5 | befri… |
| | | in ∅ Zustand | 0 | | vorn… |
| | | schlecht erhalten | -5 | | |
| | | Pflanzung innerhalb der Hauptstraße: gut erhalten | +5 | | |
| | | in ∅ Zustand | 0 | 0 | |
| | | schlecht erhalten | -5 | | |
| | | Fahrbahn: befriedigend | 0 | 0 | |
| | | schlecht (arm) | -5 | | |
| | | Fußweg: befriedigend | 0 | 0 | |
| | | schlecht (arm) | -5 | | |
| | | Freiflächen: guter Zustand | +5 | +5 | klein… |
| | | in ∅ Zustand | 0 | | am S… |
| | | schlechter Zustand | -5 | | |
| | optisch visuell | monoton z.B. Mangel an Farbe, Pflanzung, Anziehungspunkte | -10 | 0 | |
| | | gestört z.B. ..... Straßenbild, Gebiete, Zäune, Straßeneinrichtungen ohne Charakter. Bemerkung zeitweilige Dinge werden nicht berücksichtigt z.B. Mülltonnen, Milchkästen usw. | -5 | 0 | Hinde… |
| | | verlassen z.B geziert durch Unordnung, altes Tauwerk, alte Autos, wüstes Land, verlassene Gebäude. Wert -3 für jedes gegenw. vorh. Ding in d. Str. | | | |
| | Zustandswert | | | +25 | |
| Konflikt | Ausdruck von Beeinträchtigung begründet durch | Schulen / Spielplätze (Lärm, Unordnung, usw.) | -5 | -5 | Thorn… |
| | | örtl. Einkaufszentren ( -"- , -"- , -"- ) | -5 | -5 | einige… |
| | | and. Einrichtungen, die viele Menschen anziehen (Tanzg., Kino, Pub, Gingo) | | | |
| | | für jedes Merkmal -5 markieren ✱ | | | |
| | | störende Industrie (Lärm, Geruch, Schmutz, Rauch) ✱ | -10 | – | |
| | | andere schädliche Nutzungen spezifizieren ✱ | -5 | – | |
| | | Buslinie, Haltestelle, Eisenbahn, U-Bahn-Station | -5 | – | |
| | | starke Eisenbahnbeeinträchtigung (Lärm, Schmutz, usw.) | -5 | – | |
| | | Durchgangsverkehr (Lärm, Schmutz, Rauch) stark | -20 | -20 | stark… |
| | | mittel | -10 | | zitat… |
| | | leicht | -5 | | |
| | | keine | 0 | | |
| | | Einrichtungen einer Gebietsfunktion in die Straße (z.B. Verladen, Lager, Abfall, Dienstleistungen) | -5 | -5 | Garag… |
| | in Bewegung von Menschen und Fahrzeugen | allgemein starker Fußgänger / Fahrzeug Konflikt und/oder Fahrzeugkonflikt | -20 | -20 | Enge… - gefäh… |
| | | spez. Punkte -"- | -10 | | |
| | | bedingt durch Parken, Grad d. Konflikts schwer | -10 | | |
| | | mittel | -5 | -5 | |
| | | leicht oder nicht | 0 | | |
| | | Konfliktwert | | -60 | |

7

8

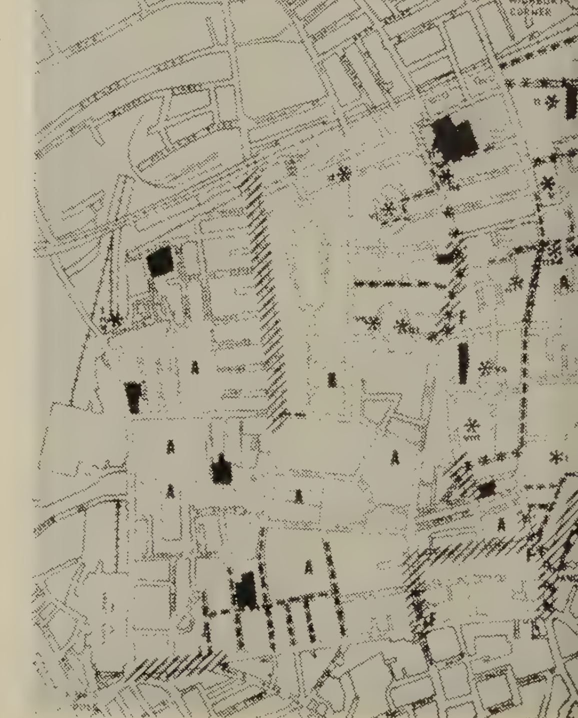


**Tabelle 2:** Ergebnis der Umfrage „Was stört Sie am meisten in Barnsbury?"

| Störfaktor oder Mangel | Antworten in % der Befragten |
|---|---|
| 1. Verkehrslärm | 100 |
| 2. Wohnen ohne Bad und ohne Warmwasser | 80 |
| 3. Besorgnis um die Kinder | 70 |
| 4. Schlechte Schulverhältnisse | 60 |
| 5. Zu kleine Wohnungen | 50 |
| 6. Kein ruhiges Plätzchen im Freien oder Platz zum Sitzen und Ruhen | 45 |
| 7. Gemeinsame Benutzung von WC | 45 |

schätzung der äußeren Umwelt jeder Straße bzw. jedes Platzes wurde auf der Grundlage eines Standardformulars (Abb. 7) durchgeführt. Es enthält alle Hauptelemente, die den meisten Straßen gemein sind und eine Wichtung dieser Elemente nach Punkten, die die relative Bedeutung des jeweiligen Elementes für das Straßenbild oder dessen Beitrag zur äußeren Umwelt zum Ausdruck bringen. Minuspunkte werden für Mängel gegeben und Pluspunkte für Vorteile. Der Wert Null bezeichnet einen durchschnittlichen oder befriedigenden Stand. Der Bearbeiter beurteilt an Hand dieses Formblattes die Qualität, die Bedingungen oder den Grad der gegenwärtigen Konflikte für jedes Element und gibt eine angemessene Wichtung (Punktzahl) sowie wichtige Bemerkungen entweder auf dem Formblatt selbst oder auf einer zugehörigen Karte.

Das Formblatt ist so aufgebaut, daß für jede Straße drei Werte gegeben werden können, und zwar als Gesamtbetrachtung der Wichtung, getrennt nach Qualität, Zustand und Konflikte als Straßenwert, Zustandswert und Konfliktwert.

Zustands- und Konfliktwert bestimmen die tatsächlichen Erfordernisse zur Verbesserung der äußeren Umwelt. Der Vergleich von Zustands- und Konfliktwert verschiedener Straßen untereinander ist zugleich ein relativer Vergleich der Aufwendungen für die Rekonstruktion. Dieser Vergleich bietet die Möglichkeit, auf der Grundlage vorgegebener Prämissen die Reihenfolge für die Rekonstruktion der Straßen zu bestimmen. Hohe Priorität könnte den Straßen mit dem höchsten Straßenwert zukommen, wie den Hauptstraßen mit guter Qualität, die zugleich die günstigsten Zustands- und Konfliktwerte besitzen, da hier mit einem bestimmten Aufwand an Mitteln und Kapazität der höchste Effekt erreicht würde. Oder auch umgekehrt, um die Straßen mit den ungünstigsten Zustands- und Konfliktwerten zuerst zu verbessern.

Um zu gewährleisten, daß die Verbesserung der äußeren Umwelt einer Straße oder eines Teilgebietes nicht den umgekehrten Effekt für eine andere Straße oder ein anderes Teilgebiet bewirkt, müssen die Vorschläge, die sich aus den Arbeitsschritten 1 und 2 ergeben, unter diesem Aspekt genau geprüft werden.

Alle durch die Einschätzung festgestellten Mängel der äußeren Umwelt wurden in einer Karte (Abb. 8) zusammengefaßt und erläutert. Die komplizierte Situation hinsichtlich des Durchgangsverkehrs und des Parkens erforderte eine gesonderte Untersuchung der Verkehrsprobleme, deren Ergebnisse in mehreren Karten dargestellt wurden.

Die Ergebnisse der Studie wurden in einer Schule in Barnsbury ausgestellt und den Besuchern der Ausstellung durch die Autoren erläutert. Im Rahmen dieser Ausstellung wurde eine Umfrage durchgeführt unter dem Titel „Was stört Sie am meisten in Barnsbury?" Das Ergebnis der Antworten aller befragten Personen ist in Tabelle 2 zusammengefaßt. Dieses und weitere Ergebnisse der Ausstellung wurden für die Präzisierung der Vorstellungen zur Planung der Umgestaltung genutzt.




9




10



11

7
Standardformular für die Einschätzung der äußeren Umwelt

8
Karte der Mängel der äußeren Umwelt

| | |
|---|---|
| (Symbol) | Gebiete ungeeigneter Baulandnutzung |
| * | störende industrielle Nutzung |
| A | angenehme, aber verbesserungsbedürftige Räume |
| *** | Verkehrsstraßen, die der gegenwärtigen Funktion nicht mehr gerecht werden |
| ////// | Fußgänger/Fahrzeug-Konflikt und schädliche Wirkung des Fahrverkehrs |
| F | ungeeignete Fußwege |
| — — — | Straßen mit umfangreichem Tages-Parken (überwiegend Einpendler und örtlich Beschäftigte) |
| (Symbol) | ungeeignete Schulstandorte |
| ::::: | Gebiete, die nicht analysiert wurden, weil sie für Abriß vorgesehen sind |

Allgemeine Mängel:
1. Viele schlecht erhaltene Fassaden
2. viele schlecht gepflegte Vorgärten
3. totale Verfallserscheinung
4. unzureichende Stellflächen für den ruhenden Verkehr

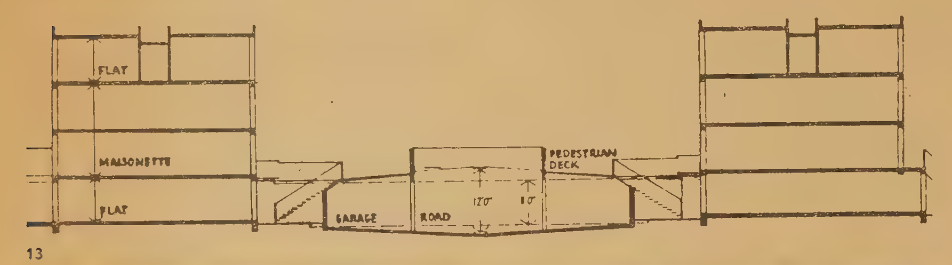
9
Abgrenzung von Teilgebieten für die Planung der Umgestaltung auf der Grundlage der Analyse- und Bewertungsergebnisse

10
Struktur- und Entwicklungsplanung für das gesamte Untersuchungsgebiet

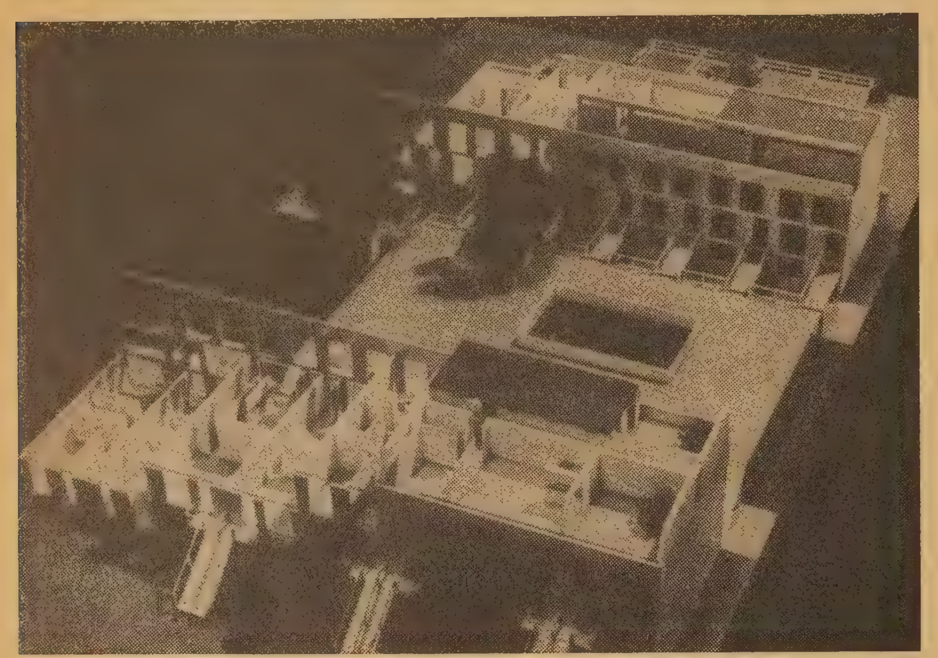
11
System der Fußgängerwege für das gesamte Untersuchungsgebiet



12




13



14

12
Bebauungsstudie mit Vorschlag für die Etappen der Realisierung für eine Teilfläche im Teilgebiet 7

13
Querschnitt der vorgeschlagenen Projektierung

14
Modell der vorgeschlagenen Projektierung für die Umgestaltung im Teilgebiet 7

15
Lageskizze

16
Projektstudie. Teil des Erdgeschoßgrundrisses

17
1. Obergeschoß (Fußgängerebene), Teilgrundriß und Querschnitt der Blöcke B, C, D, E

18
Teil des Dachgeschoßgrundrisses Block A und Querschnitte y – y – und x – x

br Schlafraum
b Bad
k Küche
Lr Wohnraum
s Abstellraum
ps privater Freiraum

Bereits in einem frühen Stadium der Untersuchung zeigte sich, daß das Untersuchungsgebiet Barnsbury zu groß und vielschichtig ist, um es bei der Planung der Umgestaltung unter einheitlichen Gesichtspunkten und als ein Gebiet zu betrachten. Im Zusammenhang mit der Klärung der Struktur des Untersuchungsgebietes und der Kanalisierung des Durchgangsverkehrs wurde es daher in sieben nach Größe, Gestalt und Charakteristik unterschiedliche Teilgebiete (environmental areas) untergliedert (Abb. 9). Jedes hat eine Vielzahl von Problemen eigener Spezifik. Die Planung der Umgestaltung für einige dieser Teilgebiete erfordert die gleichzeitige Bearbeitung bestimmter Probleme in den angrenzenden Teilgebieten (Abb. 10 und 11), aber auch in Gebieten außerhalb des Untersuchungsgebietes, da Aussagen einer übergeordneten Planungsebene fehlten.

Die Studie zur Umgestaltung von Barnsbury hatte zum Ziel, zu klären, welche Art von Maßnahmen in Abhängigkeit von der Situation und den Problemen in dem betreffenden Gebiet mit der Umgestaltung erforderlich und wie weit sie bezüglich der Aufwand-Nutzen-Relation vertretbar sind. In der Vergangenheit ist die Verbesserung der Wohnbedingungen in Barnsbury überwiegend unter dem Gesichtspunkt Abriß-Neubau betrachtet worden. Im Bezirk Islington gibt es jedoch 40 000 veraltete Wohnungen. Mit dem vorliegenden Programm für den Ersatzneubau von jährlich 1250 WE würde es mehr als dreißig Jahre dauern, bis alle diese Wohnungen ersetzt sind. Außerdem fehlen in Barnsbury Freiflächen, insbesondere auch für die Schulen. Die Schaffung wenigstens des Minimums an Freiflächen für Schulen und Bewohner, gemäß der vorgesehenen Ausstattung der inneren Bezirke in London, in Verbindung mit einem umfangreichen Ersatzneubau würde bedeuten, daß etwa 10 000 Einwohner Barnsbury verlassen müßten.

Aber auch die Modernisierung der Altwohnbauten hat ihre Probleme. Die Veränderung des Grundrisses und die Erhöhung der Ausstattung auf den heutigen Standard erfordert auch in England sehr viel Arbeitskraft und kann sehr teuer sein. Eine Auswertung mehrerer Modernisierungsvorhaben in anderen Bezirken von London ergab, daß mit etwa zwei Drittel der Kosten für eine gleichwertige Neubauwohnung gerechnet werden muß. Dieser Wert kann jedoch nur erreicht werden, wenn eine sorgfältige Auswahl geeigneter Gebäude vorgenommen wird. Es gibt genügend Beispiele in London, wo die Kosten weit über dieser Angabe liegen.

Nach Meinung der Autoren der „Studie Umgestaltung Barnsbury" erfordern die Probleme und die Situation in Barnsbury eindeutig eine „Politik der Kombination von Ersatz-Neubau und Rekonstruktion", d. h. daß „der Abriß der schlechtesten Gebäude und Teilbereiche in Verbindung mit der systematischen Rekonstruktion anderer Teilbereiche zu unterschiedlichen Wohnstandards und Umweltbedingungen erfolgt". Die Autoren schlagen daher eine stufenweise Umgestaltung vor. Sie begründeten die Feststellung, daß eine stufenweise Umgestaltung den Bedingungen des Untersuchungsgebietes am besten gerecht wird, durch fünf Faktoren. Dies sind:

a) das vorhandene starke Gemeinschaftsgefühl und die Verbundenheit eines Teiles der Bewohner mit diesem Gebiet
b) die wachsende Tendenz, daß die Besitzer der Gebäude hier wohnen, und die Bereitschaft zur freiwilligen Verbesserung der Wohnbedingungen in diesem Gebiet
c) die Notwendigkeit, Gebäude mit hohem architektonischen Wert zu erhalten
d) die Vorteile, die ein vorhandenes dichtes Straßennetz bietet, vorausgesetzt, daß der Durchgangsverkehr kanalisiert und das Parken von Pendlern eingeschränkt werden.
e) die hohen Baulandkosten, wodurch es sich lohnt, die Doppelnutzung des Baulandes in Betracht zu ziehen, mit anderen Worten gesagt, Straßen mit Gebäuden zu überbauen oder Garagendächer als Spielplätze für Schulen zu nutzen, was auf andere Art, als Teil des Programms für die geplante Ausstattung und Umweltverbesserung zu verwirklichen, zu teuer sein würde.

Der komplizierte Prozeß der Umgestaltung bei Kombination von Maßnahmen des Abriß-Neubaus und der Rekonstruktion kann nach Darstellung in der Studie zusammengefaßt wie folgt beschrieben werden:

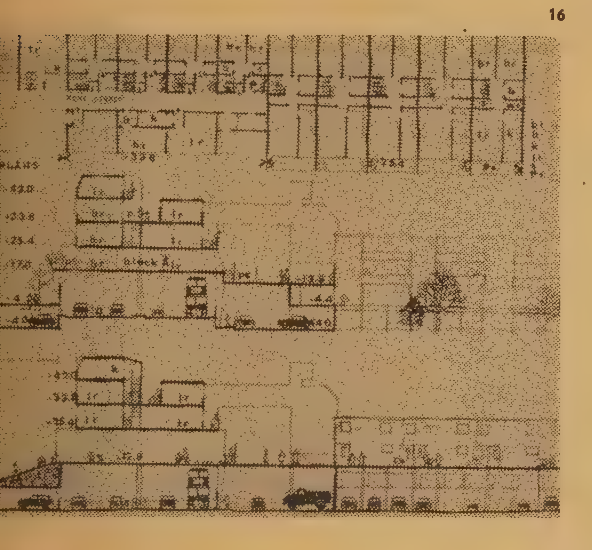
1. Abriß der Gebäude, deren Rekonstruktion aus ökonomischen Gründen nicht mehr vertretbar ist (ausgenommen in der Denkmalliste enthaltene Gebäude)
2. Instandsetzen und Modernisieren der verbleibenden Gebäude. Die Qualität und der Umfang der Modernisierung muß der Restnutzungsdauer der Gebäude entsprechen. Diese ist nicht nur vom Zustand des jeweiligen Gebäudes abhängig, sondern auch vom Umfang der Mängel im Wohngebiet, sowie den langfristigen Entwicklungszielen für dieses Gebiet.
3. Einfügen von Neubauten als Ersatz der abgerissenen Bausubstanz in geschickter Anpassung und Beachtung des Maßstabes der vorhandenen Bebauung mit dem Ziel, die größtmögliche Dichte zu erreichen, ohne die Verwirklichung langfristiger Planungsvorstellungen zu behindern.
4. Zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt dann der Abriß der Gebäude, die gemäß Punkt 2 modernisiert wurden, und zwar gegen Ende ihrer Restnutzungszeit und deren Ersatz durch Neubauten mit einer höheren Ausstattung oder die Nutzung der Abrißflächen, um weitere Verbesserungen zu erreichen, wie durch die Gestaltung von Freiflächen, den Bau zusätzlicher Garagen, Kindergärten u. a.

Die Autoren bemerken dazu: „Ein vollständiger Abriß und Ersatz der Bausubstanz ist sicher leichter zu planen, schafft eine grundsätzliche Verbesserung der Umweltbedingungen und ergibt unter den bautechnischen und ökonomischen Bedingungen des Wohnungsneubaues zumutbare Baukosten. Aber er schafft in gleichem Maße beträchtliche menschliche Probleme und soziale Veränderungen, besonders in dicht bevölkerten und vielschichtigen Gebieten wie Barnsbury."

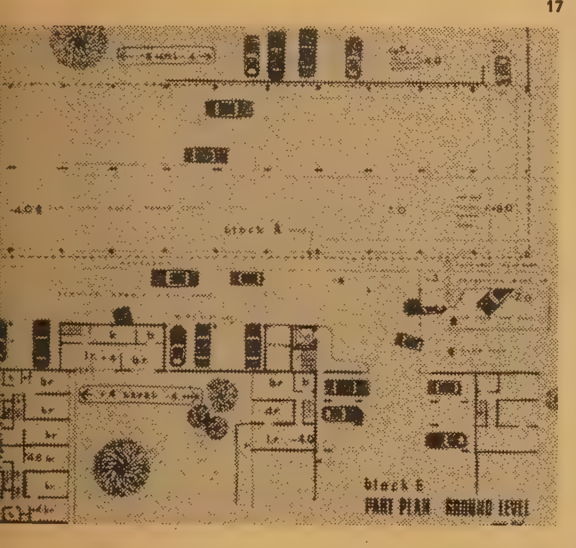
Im Rahmen der „Studie Umgestaltung Barnsbury" wurde die Verwirklichung der vorgenannten Grundsätze anhand von zwei Projektstudien dargestellt. Die Abbildungen 12 bis 14 zeigen einen Vorschlag für die stufenweise Umgestaltung eines Teiles im Teilgebiet 7. Dabei wurde besonders darauf geachtet, daß der Maßstab der vorhandenen Bebauung gewahrt bleibt,




15
16



17




18

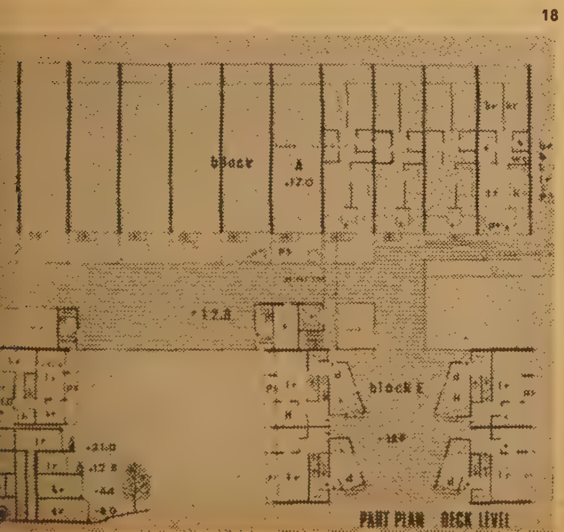



**Tabelle 3:** Wohnungsgrößen bei der vorgeschlagenen Lösung für die Culpeper Street

| | Kap. Einh. | Anzahl der Räume je WE 2 | 3 | 4 | 5 | Anzahl der Räume ges. (= Personen) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Block A | WE | 12 | 80 | | | 264 |
| Blöcke B, C, D, E | WE | 38 | — | 34 | 34 | 382 |
| zusammen | WE | 50 | 80 | 34 | 34 | 646 |
| | % | 25 | 41 | 17 | 17 | |

möglichst viele Wohnungen (Erdgeschoß und erstes Obergeschoß) direkte Verbindung zu den Freiflächen in verkehrsfreien Räumen haben und im Zusammenhang mit der Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr überdachte Pkw-Abstellplätze unmittelbar an den Wohnungen geschaffen werden.

Nach Meinung der Autoren ist in den vergangenen zehn Jahren für Gebäudeformen, die es gestatten, eine hohe Dichte zu erreichen, ohne hoch bauen zu müssen, eine umfangreiche Entwicklungsarbeit geleistet worden. Diese Gebäudeformen entsprechen dem Maßstab vorhandener Reihenbebauung und können dazu beitragen, die Qualität der Wohnumwelt zu erhöhen. Die Bilder 15 bis 18 zeigen einen Vorschlag dieser Art für die Neubebauung der Culpeper Street, die die Grenze zwischen den Teilgebieten 5 und 7 bildet.

Die vorhandene Bebauung entlang der Culpeper Street ist für eine Rekonstruktion nicht mehr geeignet (als Slum ausgewiesen). In der Konzeption zur langfristigen Entwicklung der Struktur von Barnsbury ist vorgesehen, daß diese Straße künftig als Verbindungsstraße Durchgangsverkehr aufnehmen wird. Da der Verkehrslärm nach Angaben der Bewohner gegenwärtig bereits der größte Störfaktor in Barnsbury ist (Tabelle 2), ist eine konventionelle Bebauung mit Wohngebäuden entlang der Straße nicht möglich. Aufgabe und Zielstellung einer neuen Bebauung war, neben der Wahrung des Maßstabes der vorhandenen Bebauung — besonders am Chapel Market — sowohl eine Verbesserung der Umweltbedingungen als auch eine hohe Dichte durch Mehrzwecknutzung des Baulandes zu erreichen. Dies konnte nur realisiert werden durch Integration von Hauptverkehrsstraße und Wohnbebauung.

Nach Untersuchungen der Verfasser der Studie über die mögliche Bebauung des vorgesehenen Abrißgebietes auf konventionelle Art wäre die Unterbringung von 380 Ew möglich, was einer Dichte von etwa 340 Ew/ha entspräche. Um eine sichere Fußgängerverbindung zu den auf der anderen Seite der Culpeper Street gelegenen Freiflächen und zur Schule zu gewährleisten, würde eine solche Lösung einen Fußgängertunnel oder eine Fußgängerbrücke erfordern. Die Erfahrung lehrt jedoch, daß sie teuer sind und doch nur wenig bzw. ungern genutzt werden. Außerdem würde der Störfaktor Verkehrslärm für die neu gebauten Wohnungen bestehen bleiben.

Zur Lösung dieser Probleme wurde hier die dargestellte Bebauungsform vorgeschlagen. Sie hat außerdem den Vorteil, daß 266 Einwohner mehr, also 646 Ew, in 198 WE untergebracht werden können (Wohnungsgrößen s. Tabelle 3), wobei je Person ein Raum vorgesehen ist. Für jede Wohnung ist eine Garage oder ein Pkw-Stellplatz geplant. Zusätzlich werden 10 Prozent der Stellplätze für Besucher vorgesehen.

Die Baulandkosten für die Unterbringung von 266 Einwohnern in konventioneller Bebauung mit einer Dichte von 340 Ew/ha werden von den Autoren in diesem Teil von London mit etwa £ 200 000 angegeben. Bei einer Gegenüberstellung der vorgeschlagenen Lösung ist davon ausgegangen worden, daß die Errichtung der Wohnungen selbst in etwa die gleichen Kosten erfordern würde wie bei der konventionellen Bebauung. Natürlich erfordert die vorgeschlagene Lösung zusätzliche Baukosten. „Dies sind ungefähr:

| | |
|---|---|
| Decke über der Straße und eine geringe Absenkung der Straße | £ 50 000 |
| zusätzliche Kosten | £ 10 000 |
| zusätzliche Kosten für die Garagen nördlich der Link Road | £ 10 000 |
| Decke und Rampen über der Anliegerstraße | £ 20 000 |
| | £ 90 000 |

Durch die zweifache Nutzung sehr teuren Baulands — Verkehrsanlagen und Wohnungen bzw. Freiflächen in der 2. Ebene — wird die vorgeschlagene Lösung trotz höherer Kosten an diesem Standort billiger als in konventioneller Art gebaute Wohnungen für die gleiche Anzahl von Einwohnern."

Das entspricht einer Einsparung von £ 110 000 oder 55 Prozent. Dazu muß man ergänzen, daß bei konventioneller Bebauung für die gleiche Einwohnerzahl eine größere Anzahl jetzt dort lebender Einwohner in anderen Baugebieten, New Towns oder Expanding Towns mit Wohnraum versorgt werden müßte. Um dies zu vermeiden, ist der hier gezeigte Bebauungsvorschlag für die Lösung der Aufgaben der Umgestaltung von Altbaugebieten beachtenswert.

In Vorbereitung unserer Wohnungsbauaufgaben der achtziger Jahre sollten wir daher auch Varianten ähnlicher Art auf ihre Realisierbarkeit untersuchen, um rechtzeitig die Voraussetzungen für die Bauproduktion zur qualitativen Bewältigung der Umgestaltungsaufgaben zu klären und zu schaffen. Vielleicht ist es auch überlegenswert, statt vielgeschossigen Wohnungsbau und Wohnhochhäuser zu errichten, die Mehraufwendungen dafür für eine Erhöhung der Qualität des mehrgeschossigen Wohnungsbaus in Richtung auf die hier gezeigten Lösungen einzusetzen. Ich glaube, dies könnte sicherlich in vielen Fällen — ich denke besonders an unsere Mittel- und Kleinstädte — der Gestaltung einer interessanten und erlebnisreichen städtischen Wohnumwelt unter den Bedingungen des wachsenden Individualverkehrs und der damit verbundenen Notwendigkeit, in Bereichen hoher Kommunikationsdichte den Fahrverkehr vom Fußgängerverkehr zu trennen, dienlich sein.

**Literatur**


(1) N. N.: Housing and the GLC. Published by the Greater London Council, Publication 87, 1967, S. 1
(2) ebenda, S. 7
(3) ebenda, S. 6
(4) Bueksdimitt, J.: London — Stadterneuerungsprojekte in Englands Hauptstadt. In: neue heimat 2/67
(5) ebenda
(6) Fehl, G.: Garbage City oder Planung ohne Partizipation. In: Bauwelt 61 (1970), Heft 38/39
(7) N. N.: Länge mal Breite mal Geld. In: Der Spiegel, 25 (1971), Nr. 24, 7. Juni 1971
(8) Glück, E.: „Barbican", ein neues Wohnviertel in der City von London. In: der aufbau, Heft 1/2, 1973
(9) Bericht des DDR-Fernsehens I vom 4. 1. 1974
(10) N. N.: Länge mal Breite mal Geld. o. a.
(11) Engels, F.: Zur Wohnungsfrage. In: Marx/Engels, Werke, Band 18, S. 263
(12) ebenda, S. 246
(13) Junker, W.: Das Wohnungsbauprogramm der Deutschen Demokratischen Republik für die Jahre 1976 bis 1990, ND, 4. 10. 1973, S. 5
(14) ebenda
(15) Wilkinson, J. T.: Bericht auf dem zweiten ECE-Symposium zur Stadterneuerung in Budapest vom 27. 4. bis 7. 5. 1970
Zusammenfassung in: Urban Reneval ST/ECE/HBP/41, Volume II, S. 260
(16) ebenda
(17) Barnsbury, Environmental Study — Report, July 1968
Crown Copyright. Diesem Bericht sind auch die weiteren Zahlenangaben und Textauszüge sowie Bilder entnommen, sofern keine anderen Quellen angegeben sind.
(18) Wilkinson, o. a. S. 263

# Probleme und Grenzen des Milieuschutzes

Peter Pietschmann, Leipzig

Es ist seit eh und je Anliegen des Denkmalschutzes, nicht nur Einzelobjekte herausragender Bedeutung zu pflegen und zu bewahren, sondern auch größere architektonische Ensembles, wie Straßenzüge, Plätze und Quartiere, in ihrer ursprünglichen Gestalt zu sichern und deren Fortbestand zu gewährleisten. Dieser „Ensemble- oder Milieuschutz" hat aber in Anbetracht der durch Kriegszerstörung, durch Abriß als Voraussetzung großzügigerer Stadtplanung und durch Verfall beträchtlich reduzierten Altbausubstanz ein besonderes Gewicht erhalten.

Das um so mehr, als die zunehmend Platz greifende architektonische Unterkühlung, das atmosphärische Defizit in den Städten, insbesondere in den Neubaugebieten und neuen Städten, einer Kompensation bedarf, die von dem geschützten Einzelobjekt, das, eingespannt in einen Kontext von Neubauten, oft bislang nur museale Funktion zugewiesen bekommt, nicht allein bewirkt werden kann.

Nun hat freilich der Ensembleschutz seine besonderen Probleme. Da es weder möglich, noch sinnvoll und wünschenswert ist, ganze Straßenzüge, Plätze oder gar Quartiere in architekturgeschichtliche Freilichtmuseen umzuwandeln, und da auf lange Sicht auch nur das erhalten werden kann, was einer entsprechenden Nutzung zugeführt zu werden vermag, macht es sich erforderlich, die betreffenden Baulichkeiten dem Standard des Wohnungskomforts anzupassen, was, wenn überhaupt, nur durch differenzierte und oft aufwendige Ausbaumaßnahmen möglich ist. Allein diese Hürden zu nehmen, mag in den meisten Fällen schwer genug sein.

Es stellt sich gegebenenfalls aber auch die keineswegs nur akademische Frage, ob dort noch Denkmalschutz verwirklicht wird, wo im Zuge der Modernisierung des Innenraumes vom Überkommenen unter Umständen nicht viel melr als die Fassade erhalten bleibt und eigentlich zutreffender von „Kulissenpflege" zu sprechen wäre, ob unter solchen Bedingungen ideeller Anspruch und ökonomischer Aufwand noch über hinreichende Legitimität verfügen. Natürlich ist die inhaltliche Füllung des Begriffes Denkmalschutz eine Frage der Übereinkunft, dessen also, was die Mehrheit der Kompetenten landauf, landab darunter verstehen will. Gewiß aber markiert der bloße Fassadenschutz ebenso eine Grenzsituation des Denkmalschutzes wie der historizistische Wille zum Denkmal, der sich nicht scheut, zerstörte Ensembles komplett auferstehen zu lassen, und der eher eine Beschwörung vergangener Herrlichkeit darstellt, eine Beschwörung wenn nicht um jeden, dann doch um einen sehr hohen Preis.

Der Katalog der Schwierigkeiten umfaßt darüber hinaus aber noch andere, recht handfeste Probleme. So mag etwa die Auseinandersetzung zwischen den Anforderungen des Milieuschutzes und dem Zwang zu optimaler Grundstücksausnutzung mancherorts recht schwerwiegend sein. Denn Erhaltung und Pflege schutzwürdiger Bausubstanz zwingen nicht nur zum Verzicht auf den Bau neuer Häuser mit größerer Raumkapazität, sondern gegebenenfalls auch zu Beschränkungen bei der Bebauung des angrenzenden Terrains, d. h., es sind bestimmte, sich nach den jeweiligen Gegebenheiten bemessende Mindestabstände und Höhenlimits einzuhalten, damit die fraglichen Ensembles optisch nicht erdrückt werden.

Das hier Gesagte gilt nun nicht nur für Städte, sondern ebenso auch für kleinere, etwa dörfliche Gemeinden, wobei es vorstellbar ist, daß beispielsweise Veränderungen in der Erwerbsstruktur der Bevölkerung insbesondere dann zusätzliche Komplikationen begründen, wenn davon die vorhandene Bausubstanz mittelbar oder unmittelbar betroffen wird, andererseits aber die dörfliche Siedlung als möglichst einheitlicher Raum gepflegt werden soll.

Ein sinnfälliges Beispiel für einen derartigen Konflikt liefert Ždiar, das heute schon renommierte, in einem schmalen, langgestreckten Talzug zwischen der Belaner Tatra und der Spišska Magura gelegene Tatra-Touristenzentrum. Noch vor rund zwei Jahrzehnten beherrschten hier die traditionellen vierseitig geschlossenen Bauernhöfe das Bild. Sie bestehen aus zwei traufseitig gegenüberliegenden, eingeschossigen Häusern, die in der typischen Form der Vierwandblockbauten errichtet sind, und den verbindenden Quertrakten gleicher Bauart. Das Vorderhaus dient Wohnzwecken, das hintere beherbergt Stallungen und Scheune. Der quadratische Komplex umschließt einen Innenhof von sehr geringen Ausmaßen. Hauptarbeitsraum des Anwesens ist die Scheune. Die Dächer sind schindelgedeckt und weisen ein sogenanntes Schmauchloch auf, durch das in Ermangelung eines Schornsteines der Rauch entweicht. Insbesondere die Schauseiten der Wohnhäuser tragen vielfach eine dem vitalen Farbempfinden des slawischen Volkes entsprechende lebhafte Bemalung.

Diese kleinen, burgenhaft anmutenden Bauernhöfe gaben dem Ort sein charakteristisches Gepräge und eine, in der Originalität dieser Bauten wurzelnde, besondere Attraktion. Diese Verhältnisse haben sich nun in der jüngeren und zumal in der jüngsten Vergangenheit entscheidend gewandelt. Der Rückgang der kleinbäuerlichen Wirtschaft in Verbindung mit gesteigerten Ansprüchen an den Wohnkomfort, die von den Blockhäusern mit ihren naturgemäß stark beschränkten Ausbaumöglichkeiten nur sehr unzureichend erfüllt werden können, vor allem aber die wachsende touristische Inanspruchnahme Ždiars, das hinsichtlich seiner Beherbergungskapazität den zentralen Hauptferienorten der Hohen Tatra ebenbürtig sein möchte, haben der architektonischen Idylle des ursprünglichen Bauerndorfes ein vergleichsweise jähes Ende bereitet. In Ždiar ist seit den sechziger Jahren eine rege Bautätigkeit in Gang gekommen, die nach wie vor anhält. Das führte zwangsläufig dazu, daß statt der alten Blockbauten zunehmend vorwiegend zweistöckige Wohnhäuser das Bild des Ortes bestimmen, die abweichend von den verbindlichen Normen nicht selten blechgedeckt sind und die im übrigen aus ihrer Doppelfunktion als Eigenheim und Touristenherberge kein Hehl machen.

Gewiß, man wird den vollständigen Verlust der alten Bausubstanz nicht zulassen und dafür Sorge tragen, daß ein Gutteil davon erhalten bleibt. Eines aber steht bereits fest: Das alte slowakische Bauerndorf hat ein neues Gesicht erhalten, und der hier stattgefundene Prozeß ist irreversibel. Mit Sicherheit darf unterstellt werden, daß den Verantwortlichen ursprünglich eine viel weitergehende und konsequentere Konservierung der architektonischen Befindlichkeiten, eigentlich also ein Ensembleschutz für das ganze Dorf vorgeschwebt hat. Davon zeugt die Qualifizierung Ždiars als staatliche Denkmalsreservation. Dieses Programm aber hat, bedingt durch andere Interessen des Gemeinwesens, ganz offenbar beträchtliche Abstriche hinnehmen müssen.

Ždiar gibt ein recht bezeichnendes Beispiel für die Probleme und Aufgaben des Milieuschutzes. Einen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen herzustellen ist mit Sicherheit in den meisten Fällen schwierig und wohl auch nicht selten unmöglich. Ždiar jedenfalls mußte auf einen umfassenden Ensembleschutz verzichten. Es präsentiert seine architektonische Tradition nurmehr in Beispielen, kann dafür aber eine unverminderte kommunale Vitalität verbuchen, die durch einen ausnahmslosen Konservierungszwang unzweifelhaft in Frage gestellt worden wäre.

1 Ždiar (Tatra) — typischer Bauernhof



2 Ždiar (Tatra) — Neubauten an der Hauptstraße





# INFORMATIONEN

## Bund der Architekten der DDR

**Wir gratulieren unseren Mitgliedern**

Architekt Dipl.-Ing. Hartmut Colden, Rostock,
2. Oktober 1915, zum 60. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Herbert Trott, Leipzig,
6. Oktober 1920, zum 55. Geburtstag

Architekt Bauingenieur Hanno Walther, Berlin,
10. Oktober 1925, zum 50. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Rudolf Weißer, Karl-Marx-Stadt,
10. Oktober 1910, zum 65. Geburtstag

Architekt Baumeister Kurt Griethe, Kleinmachnow,
12. Oktober 1905, zum 70. Geburtstag

Architekt Oberingenieur Alfred Lux, Berlin,
14. Oktober 1905, zum 70. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Helmut Kotzbauer, Berlin,
16. Oktober 1925, zum 50. Geburtstag

Architekt Armin Trautmann, Meiningen,
16. Oktober 1905, zum 70. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Kurt Hagemeister, Cottbus,
20. Oktober 1925, zum 50. Geburtstag

Architekt Bauingenieur Eberhard Wehner, Stralsund,
23. Oktober 1925, zum 50. Geburtstag

Innenarchitekt Horst-Dieter Fölsche, Berlin,
26. Oktober 1925, zum 50. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Hans Hamisch, Dessau,
28. Oktober 1900, zum 75. Geburtstag

Architekt Dr.-Ing. Hellmut Sachs, Berlin,
29. Oktober 1905, zum 70. Geburtstag

## Gerhart Müller †



Am 10. April 1975 verstarb für alle unerwartet, mitten aus einem arbeitsreichen Schaffen im 54. Lebensjahr, Architekt BdA/DDR Nationalpreisträger Gerhart Müller, Stadtarchitekt der Bezirksstadt Cottbus.

Gerhart Müller wurde im Jahre 1966 als Stadtarchitekt der Bezirksstadt Cottbus berufen. Er war zuvor langjähriger Mitarbeiter beim VEB Dresdenprojekt und hier als Architekt, Leiter einer Entwurfsbrigade und stellvertretender Chefarchitekt maßgeblich am Wiederaufbau der Dresdener Innenstadt beteiligt.

Vom Bauen begeistert, nahm Gerhart Müller nach der Lehre als Maurer 1938 ein Studium an der Staatsbauschule Dresden auf, an der er 1943 die Prüfung als Hochbauingenieur ablegte. Sein Wissen und seine entscheidende Formung als Architekt erwarb er sich danach durch ein Studium an der Kunsthochschule Dresden, wo er Architektur und Malerei belegte.

Nach dem zweiten Weltkrieg war er zunächst freiberuflich tätig, hier vor allem im Neubauprogramm der Landwirtschaft. Ab 1949 wurde Gerhart Müller Mitarbeiter im damaligen Entwurfsbüro für Hochbau Dresden, später VEB Dresdenprojekt. Hier arbeitete er im Entwurfskollektiv zum Wiederaufbau des Altmarktes, danach war er Autor und Entwurfsleiter bedeutender Bauvorhaben der Dresdener Innenstadt, so der Bebauung der Weißen Gasse, der Nordseite der Magistrale und dem Haus der Gastronomie am Postplatz. Neben diesen Objekten zeichnete er als Autor bedeutender Vorhaben des Innenausbaues, Handels, der Gastronomie sowie von Verwaltungsbauten in Dresden und Schwedt (Oder) verantwortlich.

Außerhalb dieser vorwiegenden Tätigkeit im Gesellschaftsbau verzeichnete er bedeutende Wettbewerbserfolge, sowohl im Hochbau als auch im Städtebau.

Eine neue Schaffensperiode als Architekt begann für Gerhart Müller mit seiner Berufung als Stadtarchitekt der Bezirksstadt Cottbus. Hier wurde er leitend und anleitend bei der städtebaulich-architektonischen Entwicklung und Planung der Cottbuser Neubaugebiete in Sandow und Ströbitz und der generellen Planung der Bezirksstadt tätig. Seine bedeutendste Leistung wurde hier die Mitarbeit bei der städtebaulich-architektonischen Planung des 1. Abschnittes des Stadtzentrums und der Wohngebiete der Innenstadt.

1973 wurde Gerhart Müller dafür im Kollektiv mit dem Nationalpreis für Kunst und Literatur geehrt. Dieser hohen Auszeichnung waren Ehrungen als Aktivist, mit der Schinkelmedaille und der Medaille „Erbauer des Dresdener Stadtzentrums" vorausgegangen. Was seine Tätigkeit so verdienstvoll machte, ist die Tatsache, daß er seinen Auftrag als Architekt mit Leidenschaft und großer Bescheidenheit erfüllte, einen Auftrag, aus dem ihn der Tod viel zu früh herausriß.

Leben und Werk Gerhart Müllers haben sich erfüllt. Wir gedenken seiner, indem wir in seinem Sinne wirken.

Werner Fichte
Vorsitzender der Bezirksgruppe
Cottbus des BdA/DDR

## Hochschulnachrichten

### Promotionen

In dem Zeitraum vom 1. 7. bis 31. 12. 1974 wurden folgende Dissertationen abgeschlossen und erfolgreich verteidigt:

Seifert, Jürgen
Untersuchungen zur Nutzung von Baudenkmalen als Beherbergungseinrichtungen — unter besonderer Berücksichtigung für Erholung und Tourismus
Dissertation (A) TU Dresden 18. 7. 1974
Gutachter:
Prof. Dr. h. c. Wiel
Prof. Dr. sc. techn. Milde
Prof. Dr.-Ing. Deiters

Müller, Gottfried
Statisch-konstruktive Untersuchungen mehrgeschossiger Stahlskelettbauten
Dissertation (A) TU Dresden 30. 8. 1974
Gutachter:
Prof. Dr.-Ing. habil. Rickenstorf
Prof. Dipl.-Ing. Speer
HDoz. Dr.-Ing. Berndt

Hamed, Fahmy
El-Sayed Hamed
Grundlagen für die Weiterentwicklung des Schulbaues in der Arabischen Republik Ägypten
Dissertation (A) TU Dresden 3. 10. 1974
Gutachter:
Prof. Dr.-Ing. habil. Trauzettel
HDoz. Dr.-Ing. Kunze
Studienrat Dr. päd. Brozowsky

Löber, Henning
Zur Berechnung der Sonneneinstrahlung in Räume bei Verwendung starrer Sonnenschutzeinrichtungen
Dissertation (A) TU Dresden 8. 11. 1974
Gutachter:
Prof. Dr.-Ing. Petzold
Prof. Dr.-Ing. Heinrich
Dr. rer. nat. Kolbig

Renner, Eberhard
Beitrag zur Methodik der thermischen Optimierung von Produktionsflachbauten unter Berücksichtigung sommerlicher Bedingungen
Dissertation (A) TU Dresden 8. 11. 1974
Gutachter:
Prof. Dr.-Ing. Petzold
Prof. Dr.-Ing. Heinrich
HDoz. Dr.-Ing. hab. Papke

Bomke, Hans
Zum Wohnen der alten Menschen unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Magdeburg, ein architektur-theoretischer Beitrag
Dissertation (A) TU Dresden 10. 12. 1974
Gutachter:
Prof. Dr. sc. techn. Milde
Prof. Dr. sc. techn. Brenner
Dr. sc. techn. Michalk

Köckeritz, Walter
Funktionelle und territoriale Möglichkeiten zur Anwendung von Raumzellen größerer Abmessungen im Wohnungsbau
Dissertation (A) TU Dresden 17. 12. 1974
Gutachter:
Prof. Dr. h. c. Wiel
Prof. Dr.-Ing. Engelke
Dr. sc. techn. Michalk

Klengel, Mattias
Beitrag zur Problematik der Belastung von Räumen mit diffuser Sonnenstrahlung
Dissertation (A) TU Dresden 18. 12. 1974
Gutachter:
Prof. Dr.-Ing. Petzold
Dr. rer. nat. Kolbig
Dr.-Ing. König

Eisold, Gerd
Untersuchungen zum bauklimatischen Verhalten von Küchen im Wohnungsbau
Dissertation (A) TU Dresden 18. 12. 1974
Gutachter:
Prof. Dr.-Ing. Petzold
Prof. Dipl.-Ing. Haack
Dr.-Ing. Vogel

## Weiterbildungsliteratur

Institut für Aus- und Weiterbildung im Bauwesen
Institutsdirektor: Prof. Dr.-Ing. Ludwig
Abteilung Hoch- und Fachschulbildung

**Holzbau**

**Heft 1: Konstruktionsgrundlagen Teile 1 und 2**

Leipzig 1973. Teil 1 96 S., Teil 2 56 S.
Bezug: IAW, Sektor Druck
Best.-Nr. 3121, Preis: Teil 1: 5,40 M, Teil 2: 3,25 M

Dieses Lehrmaterial wurde als berufsbildende Literatur für Facharbeiter und Meister für Zimmerer für verbindlich erklärt.

Im Teil 1 werden folgende Themen behandelt:

1. **Holz als Werkstoff**
2. **Konstruktionsgrundlagen**
3. **Holzverbindungsmittel**

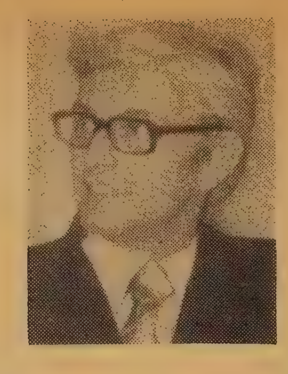
Teil 2 beinhaltet:

4. **Holzverbindungen**
5. **Tragglieder**

**Druckfehlerberichtigung**

In Heft 7/75, S. 446, mittlere Spalte, 6. Zeile von oben muß es richtig heißen: „vollen" statt „losen".

## Otfried Triebel †



Am 6. Juli 1975 verstarb an den Folgen eines tragischen Unfalles unser Bezirksarchitekt, Kollege Otfried Triebel, im Alter von 43 Jahren.

Die Bezirksgruppe Suhl des BdA/DDR verliert in ihm einen Freund und Kollegen, der sein ganzes Schaffen und Wissen für die weitere Entwicklung von Architektur und Städtebau im Bezirk Suhl einsetzte.

Er erlernte das Maurerhandwerk und absolvierte nach Abschluß seiner Facharbeiterprüfung im Jahre 1950 die Ingenieurschule für Bauwesen Gotha, Fachrichtung Architektur.

Nach erfolgreichem Abschluß kam er in den Bezirk Suhl und arbeitete als Architekt und Entwurfsgruppenleiter.

Auf Grund seines Fleißes und seiner Befähigung war er als Brigadeleiter und später als Chefarchitekt des damaligen VEB Hochbauprojektierung tätig.

Besonders zu erwähnen sind seine Entwürfe für die Schulen in Wasungen, Frankenhain und Lautenberg und das Krankenhaus in Zella-Mehlis.

Das Projektierungskollektiv unter seiner Leitung wurde mit dem Max-Reger-Kunstpreis des Bezirkes Suhl ausgezeichnet.

Im Jahre 1965 übernahm er die Funktion als Fachgebietsleiter Projektierung beim Bezirksbauamt in Suhl.

In seiner weiteren beruflichen Entwicklung wurde Otfried Triebel im Jahre 1967 zum Direktor des Büros für Städtebau Suhl und als Bezirksarchitekt berufen.

Durch aufopferungsvolle und zielstrebige Arbeit gelang es Kollegen Triebel, das Büro für Städtebau im Verlaufe von zwei Jahren zu einer Planungseinrichtung zu entwickeln, die heute maßgeblich die sozialistische Umgestaltung des Bezirkes Suhl und der Bezirksstadt mitbestimmt.

Die Anerkennung dieser Arbeit gipfelte in der Bestätigung der städtebaulichen Konzeption für die sozialistische Umgestaltung des Zentrums der Bezirksstadt Suhl und der Planung des Erholungs- und Wintersportzentrums Oberhof durch das Politbüro des ZK der SED und den Ministerrat.

Für die Verdienste während seiner langjährigen Tätigkeit als Vorsitzender der Bezirksgruppe des BdA/DDR und Mitglied des Bundesvorstandes erhielt er 1962 die Schinkelplakette und 1970 die Schinkelmedaille in Silber verliehen.

1971 wurde er vom Minister für Bauwesen mit dem Titel „Oberingenieur" ausgezeichnet.

Kollege Triebel gab mit seinem persönlichen Einsatz für die Entwicklung unserer sozialistischen Gesellschaftsordnung ein Beispiel für die Bauschaffenden, Ingenieure und Architekten unseres Bezirkes. Er leistete eine vorbildliche Arbeit im Kollektiv seiner Mitarbeiter. Durch seine persönliche Initiative und Aktivität gab er ein Beispiel für alle Kollegen, weckte darüber hinaus durch seinen Ideenreichtum schöpferische Impulse und gab wertvolle Anregungen zur Bewältigung der Probleme.

Der tragische Unfall riß ihn plötzlich aus seiner Arbeit. Alle, die Otfried Triebel kannten, erfüllt dieser schmerzliche Verlust mit tiefer Trauer.

Sie werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Bezirksgruppe Suhl

| Kurzfassung | Содержание |
|---|---|

DK 656.14 : 711.552 711.7–163

Kröber, G.; Riecken, H.-C.

**Fußgängerboulevard Klement-Gottwald-Straße in Halle** 521

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, S. 521 bis 529, 16 Abbildungen, 3 Strukturskizzen, 1 Lageplan

Es ist vorgesehen, in der Altstadt von Halle schrittweise ein System von verkehrsfreien Fußgänger- und Einkaufsstraßen und -plätzen zu schaffen. Als erste wurde die Klement-Gottwald-Straße (11 bis 15 m breit, 900 m lang) zu einem Fußgängerboulevard umgestaltet; sie verbindet den Marktplatz mit dem neugestalteten Verkehrsknotenpunkt Thälmannplatz. Das relativ starke Gefälle (16 m Höhenunterschied) in Verbindung mit dem gewundenen Straßenverlauf und dem engen Gebäudeabstand bilden die Voraussetzungen für interessante Blickbeziehungen und überschaubare städtebauliche Abschnitte. Besonderer Wert wurde auf die Instandsetzung, Rekonstruktion und farbliche Gestaltung der Fassaden gelegt mit dem Ziel, den typischen Charakter dieser Einkaufsstraße zu erhalten. Großzügige Freiflächengestaltungen erhöhen den städtebaulichen Wert dieses Bereiches, ergänzt durch Blumenschalen, Sitzbänke und Boulevard-Cafés.

УДК 656.14:711.552 711.7—163

Kröber, G.; Riecken, H.-C.

**Бульвар пешеходов по улице Клемент-Готвальд-Штрассе в г. Галле**

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 9, стр. 521 до 529, 16 илл., 3 структ. схемы, 1 план расп.

Предусмотрено постепенно создать в старой части г. Галле систему свободных от движения улиц и площадей для пешеходов и покупателей. Как первую степень преобразовали улицу им. Клемент-Готтвальд-Штрассе (ширина 11 до 15 м, длина 900 м) в бульвар пешеходов, связующий рыночную площадь с ново организованным узлом движения Тельманнплатц. Относительно большой наклон (16 м разности в высоте) в связи с извилистым ходом улицы и ускими расстояниями между зданиями создает предпосылки для интересных визуальных отношений и хорошо обозреваемых градостроительных секции. Особое внимание выделилось на ремонт, реконструкцию и цветное оформление фасадов для того, чтобы сохранить типичный характер этой улицы. Широкие свободные плоскости со цветочными чашками, скамейками и бульвар-кафе повышают градостроительное качество этого участка.

---

DK 711.523.004.68

Paul, W.

**Rekonstruktion des Zentrums in Dessau** 530

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, S. 530 bis 535, 15 Abbildungen, 2 Lagepläne, 5 Grundrisse, 2 Schnitte

Mit Mitteln und Möglichkeiten des komplexen Wohnungsbaus ist ein Teil des Stadtzentrums unter Einbeziehung vorhandener Altbausubstanz rekonstruiert worden. Der Schnittpunkt der beiden wichtigsten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wurde durch eine Konzentration der Einrichtungen des Einzelhandels aufgewertet. Die Einrichtungen liegen in der Erdgeschoßzone einiger Wohngebäude. Als Grundlage für den Wohnungsbau stand eine 0,8-Mp-Plattenbauweise zur Verfügung; die Erdgeschoßhöhe von 4,20 m (3 Fertigteiltreppenläufe) gewährleistet den Einbau der verschiedenartigsten Läden.

УДК 711.523.004.68

Paul, W.

**Реконструкция центра г. Дессау**

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 9, стр. 530 до 535, 15 илл., 2 плана расп., 5 гор. проекц., 2 черт. в разр.

Основываясь на средствах и возможностях комплексного жилищного строительства реконструировали часть центра города с учетом имеющихся старых фондов застройки. Точку пересечения обеих важнейших внутригородских магистралей ударили концентрацией устройств розничной торговли, размещенных в зоне первых этажей нескольких жилых зданий. Основой жилищного строительства явился 0,8-мп-способ крупнопанельного строительства. Высота первого этажа в 4,20 м (три лестничных марша из сборных элементов) позволило встроение самых разновидных магазинов.

---

DK 721.011.1 + 711.16 : 711.523 (438)

Skrzypczak, J.

**Zum Aufbau des westlichen Teils des Warschauer Zentrums** 536

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, S. 536 bis 539, 4 Abbildungen, 1 Lageplan, 2 Perspektiven

Das Zentrum von Warschau stellt gegenwärtig noch kein vollständiges funktionelles und räumliches Ganzes dar. Mit dem Aufbau des westlichen Teils soll die städtebauliche Gestaltung des Zentrums abgeschlossen werden. Folgende attraktiven Gebäude und Einrichtungen sind vorgesehen: 3 Hotels, ein LOT-Abfertigungsbahnhof, ein Zentralbahnhof, Theater, Ausstellungshallen, Filmtheater, Verwaltungsgebäude und Dienstleistungseinrichtungen.
Das gesamte Gelände – es gliedert sich in einen nördlichen und einen südlichen Teil – ist durch Massenverkehrsmittel günstig erschlossen und garantiert damit eine intensive Nutzung durch die Bevölkerung. Ober- und unterirdische Passagensysteme dienen demselben Ziel. Fünf Punkthochhäuser (rund 140 m hoch) bilden für dieses Gebiet die städtebaulichen Dominanten.

УДК 721.011.1 + 711.16:711.523 (438)

Skrzypczak, J.

**О строительстве западной части центра г. Варшавы**

4 илл., 1 план расп., 2 перспективы

В настоящее время центр г. Варшавы еще представляет собой совершенную функциональную и пространственную цельность. Намечено завершать градостроительное оформление центра со строительством западной части. Предусмотрено построить следующие аттрактивные здания и устройства: Три гостиницы, станцию отправления авиационного общества ЛОТ, центральную станцию, театр, выставочные корпуса, кинотеатр, управленческое здание и устройства обслуживания. Вся территория — расчленена на северную и южную части — хорошо открыто средствами массового движения. Это способствует интенсивному пользованию. Пять точечных высотных домов высотой ок. 140 м являются градостроительными доминантами этой области города.

---

DK 711.581 (47 + 57)

Adylow, S. R.; Kadyrowa, T. F.

**Neue Wohngebiete und Wohnkomplexe in Taschkent** 540

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, S. 540 bis 547, 15 Abbildungen

Im Verlauf der letzten zehn Jahre wurden beim Wiederaufbau der Stadt und beim Wohnungsbau von den Architekten und Bauschaffenden Taschkents – und mit Unterstützung des gesamten Landes – große Erfolge erzielt. Der Umfang des Wohnungsbaus stieg von 530 000 m² im Jahre 1965 auf 900 000 m² im Jahre 1974.
Auf Grund des Generalplanes für den Wiederaufbau entstanden große, städtebaulich interessante Wohngebiete und -komplexe, so z. B. in den Stadtteilen Tschilansar, Junussabad, Kara-Kamysch, Sewero-Wostok, Kuiljuk, Sergeli und im Bereich des Stadtzentrums. Dabei wurden für die neuen Wohngebiete auch großzügig ausgelegte Wohngebietszentren, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, Kulturzentren, kombinierte Kindereinrichtungen und Grünanlagen geschaffen.
In diesem Beitrag wird eine Reihe dieser fertiggestellten Objekte vorgestellt und die stadtplanerischen Prinzipien der Gestaltung werden erläutert.

УДК 711.581 (47 + 57)

Adylow, S. R.; Kadyrowa, T. F.

**Новые жилые районы и жилые комплексы в г. Ташкенте**

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 9, стр. 540 до 547, 15 илл.

С поддержкой всей страны архитекторы и строители Ташкента в течение последних десяти лет добились большие успехи в восстановлении и новом жилищном строительстве города Ташкента. Объем жилищного строительства поднялся с 530 000 кв.м. в 1965 г. до 900 000 кв.м. в 1974 г. На основе генерального плана восстановления возведены большие, интересные с точки зрения градостроительства жилые районы и комплексы, напр., в Чиланзаре, Юнусабаде, Кара-Камыше, Сереро-Востоке, Куильюке, Сергели и в центре города. При этом создали для новых районов благоустроенные центры, устройства обслуживания, культурные центры, комбинированные детские устройства и зеленые насаждения. В настоящей статье представлены некоторые из новых объектов и объяснены плановые принципы оформления.

---

DK 711.4–163 (47 + 57)

Miškinis, A.

**Rekonstruktion der Altstadt von Klaipeda** 548

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, S. 548 bis 551, 10 Abbildungen

Der Autor, Leiter des Sektors Städtebau im Litauischen Wissenschaftlichen Forschungsinstitut für Bauwesen, beschreibt in diesem Beitrag, ausgehend von den Anfängen der Herausbildung der Stadt, die Überlegungen und Planungen zur Rekonstruktion der Altstadt von Klaipeda. Die Stadt gehört zu den rund 60 denkmalgeschützten historischen Städten und Gemeinden. Der städtebauliche Reiz der Altstadt von Klaipeda liegt in der städtebaulich-architektonischen Raumbildung dieses Bereiches und bildet eine gute bauhistorische Ergänzung zu den Altstadtbereichen von Vilnius und Kaunas. Gegenwärtig werden große Teile des Altstadtbereiches komplex rekonstruiert und für die Aufnahme neuer Funktionen vorbereitet, wobei das Ziel der Arbeiten darin besteht, diesen Stadtteil harmonisch den heutigen Bedürfnissen und Ansprüchen anzupassen.

УДК 711.4—163 (47 + 57)

Miškinis, A.

**Реконструкция старой части г. Клайпеды**

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 9, стр. 548 до 551, 10 илл.

Автор, заведующий сектором градостроительства в Литовском НИИ строительства, обсуждает размышления и планирования реконструкции старой части г. Клайпеды. Город этот — один из ну исторических памятников. Градостроительная цельность стат. 60 исторических городов и поселков поставленных под охратурной организацией пространства и является хорошим стророго города Клайпеды выражается градостроительно-архитекительно-историческим дополнением старых районов Вильнюса и Каунаса. В настоящее время большие части старого города комплексно реконструируются и подготовляются к новым функциям. Целью этих работ является гармоничное приспособление к современным потребностям.

---

DK 711.4–163.003/.004 (45)

Krenz, G.

**Venedig – stirbt die „wunderbare Inselstadt"?** 552

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, S. 552 bis 558, 19 Abbildungen

Venedig, diesem einmaligen Beispiel der Stadtbaukunst, droht der Verfall und Untergang. Alle Appelle zur Rettung der Stadt haben bisher kaum zu sichtbaren Ergebnissen geführt, weil notwendige Maßnahmen an ökonomischen Interessen der Industriekonzerne scheiterten. Technische Vorschläge zur Erhaltung der Stadt liegen vor; ihre Realisierung wird jedoch vor allem von einer Veränderung der gesellschaftlichen Verhältnisse abhängen.

УДК 711.4—163.003/.004 (45)

Krenz, G.

**Венеция — умрет «великолепный островой город»?**

Architektur der DDR, Берлин 24 (1975) 9, стр. 552 до 558, 19 илл.

Упадок и гибель угрожают Венеции, этому однократному примеру градостроительного искусства. До сих пор, все призывы спасения города разве не привели к видимым результатам потому, что необходимые меры сорвались из-за экономических интересов промышленных трестов. Имеются технические предложения о сохранении города, но их реализация зависит прежде всего от изменения общественных отношений.

| Summary | Résumé |
|---|---|

DK 656.14 : 711.552 711.7–163

Kröber, G.; Riecken, H.-C.

**Pedestrian Precinct of Klement-Gottwald-Strasse in Halle**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 9, pp. 521–529,
16 illustrations, 3 structural drawings, 1 layout

A stepwise approach will be taken in Halle to provide in the Old Town a system of pedestrian and shopping streets and squares from which vehicular traffic will be banned. Klement-Gottwald-Strasse has already been changed to a pedestrian boulevard. Its dimensions are eleven to 15 metres in width and 900 m in lenght. It connects Marktplatz with Thälmannplatz, a renewed traffic junction. The whole area is neatly subdivided into less involved zones and attractive for its sights for which advantage was taken of sloping area (16 m gradient), curved street shapes, and dense spacing of the buildings there. Emphasis was laid on repair, renewal, and recoloration of the front walls with a view to preserving the identity of that traditional shopping street. Generously arranged open spaces, street-placed flower cups, benches, and boulevard cafés are likely to add to the value of the place in terms of urban design.

DK 656.14 : 711.552 711.7–163

Kröber, G.; Riecken, H.-C.

**521 Circulation pédestre dans le boulevard Klément Gottvald, Halle**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, p. 521–529,
16 illustrations, 3 esquisses de structure, 1 tracé

Il est prévu de créer graduellement au centre de la vieille ville de Halle un système de boulevards et places de ville intérieure pour la circulation pédestre et le shopping. Ce noyau urbain sera interdit à la circulation automobile. Dans une phase initiale le boulevard Klément Gottvald (largeur 11–15 mètres, longueur 900 mètres) fut transformé en boulevard pour piétons et constitue la liaison entre le Marché et la disposition nouvelle du noeud de communication Place Thälmann. L'inclinaison relativement importante (16 mètres de différence de niveau) et en même temps le tracé courbé des rues et la distance étroite entre les bâtiments constituent les suppositions des vues intéressantes et de la silhouette des secteurs urbanistiques. On a souligné tout particulièrement la remise en état, la reconstruction et des couleurs à enduire différentes des facades, atin de préserver le caractère typique de cette rue commerçante. Des espaces verts très étendus augmentent encore la valeur urbanistique de cette zone, où on a disposé des bancs à fleurs, des bancs et des cafés-boulevard.

DK 711.523.004.68

Paul, W.

**Renewal of Centre of Dessau**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 9, pp. 530–535,
15 illustrations, 2 layouts, 5 floor plans, 2 sections

Part of the urban centre, including all existing old building stock, has been renewed, using techniques of complex housing construction. A concentration of shopping services has been provided on the intersection of the two major central arteries and added to the value of the area. Those services are accommodated at ground-floor level in dwelling houses. Housing construction in the area was based on panel assembly, 0.8 Mp. The ground-floors were designed to 4.20 m in height and with three precast flights of stairs to provide sufficient space for the incorporation of all sorts of shops.

DK 711.523.004.68

Paul, W.

**530 Reconstruction du centre de Dessau**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, p. 530–535,
15 illustrations, 2 tracés, 5 plans horizontaux, 2 coupes

Un secteur du centre-ville fut reconstruit par les moyens et possibilités de la construction complexe d'habitation et l'intéguation du développement du parc immobilier de la vieille ville. L'intersection des deux rues principales à l'intérieur de la ville fut accentuée par une concentration des magasins et boutiques qui se trouvent dans la zone du rez-de-chaussée de plusieurs immeubles d'habitation. La méthode de construction en panneaut préfabriques 0,8 Mp fut appliquée pour l'assemblage de ces immeubles dont la hauteur du rez-de-chaussée de 4,20 mètres (trois volées d'escalier préfabriquées) permet l'installation des différents magasins.

DK 721.011.1 + 711.16 : 711.523 (438)

Skrzypczak, J.

**Reconstruction of Western Part of Warsaw Centre**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 9, pp. 536–539,
4 illustrations, 1 layout, 2 perspectives

The centre of Warsaw does not yet constitute a unity, complete in terms of functionality and spaces. Its urban design will be completed by reconstruction of the western part. The following major buildings and services are planned: three hotels, the LOT terminal, a central railway station, theatres, exhibition halls, cinemas, office buildings, and services of various lines.
The area i subdivided into northern and southern entities. Public transport is provided throughout to ensure intensive use of the entire zone by the general public. Traffic will be further facilitated by the provision of several bridges and underpasses. Five high-rise structures, envisaged to be urban foci, will tower the area about 140 m.

DK 721.011.1 + 711.16 : 711.523 (438)

Skrzypczak, J.

**536 La construction du secteur ouest du centre de Varsovie**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, p. 536–539,
4 illustrations, 1 tracé, 2 vues perspectives

Jusqu'à présent le centre de Varsovie ne forme pas encore une entité complète fonctionnele et spaciale. Il est prévu de terminer, par la construction du secteur ouest, l'aménagement urbanistique du centre. Les bâtiments de prestige et facilités suivants seront construits: trois hôtels, une station « départ » de la ligne aérienne LOT, un gare central, un théâtre, des halls d'exposition, des cinemas, des batiments d'administration et des services. Le terrain total – subdivisé en un secteur nord et secteur sud – est accessible par les moyens du transport de masse, ce que permet une utilisation intense du centre par la population. Des systèmes de passages supérieurs et souterrains facilitent l'accès à ce secteur du centre de la ville d cinqont les points culminants sont bâtiments-tour (appr. 140 mètres de hauteur).

DK 711.581 (47 + 57)

Adylow, S. R.; Kadyrowa, T. F.

**New Housing Areas and Estates in Tashkent**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 9, pp. 540–547, 15 illustrations

During the recent ten years, palpable progress has been made in the reconstruction of Tashkent, with particular success having been obtained in housing construction, thanks to great efforts made by the city's local architects and builders and owing to sizeable support given by the whole nation. The volume of housing construction, for example, was expanded from 530,000 sq.m in 1965 to 900,000 sq.m in 1974.
Housing areas of distinguished identity were completed under a master plan, for example, in the boroughs of Chilansar, Yunussabad, Kara-Kamysh, Severo-Vostok, Kuilyuk, Sergeli, and in the centre. Attached to the new areas are community centres, supply facilities, services, places of cultural activity, combined school-kindergarten-crèche complexes, and public gardens.
Some of the completed projects are described, and an account is given of the principles by which urban design is undertaken.

DK 711.581 (47 + 57)

Adylow, S. R.; Kadyrova, T. F.

**540 Zones d'habitation et unités de voisinage nouvelles à Tashkent**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, p. 540–549, 15 illustrations

Dans le courant des derniers dix ans les architectes et travailleurs du bâtiment ont – grâce au soutien de leur pays – temporté des succès considérables de la reconstruction de la ville et la construction d'habitations nouvelles. Le volume de la construction résidentielle à accru de 530 000 m² en 1965 à 900 000 m² en 1974. Sur la base du plan général de la reconstruction des zones d'habitation étendues et intéressantes du point de vue de leur architecture ainsi que des unités de voisinage furent aménagées, p.ex. dans les quartiers Tchilanser, Jounoussabad, Kara-Kamysh, Sévéro-Vostok, Xouiliouk, Serguili et dans la zone centrale de la ville. On trouvé dans ces zones d'habitation nouvelles des centres importants munis des facilités du commerce, du service, des centres culturels, des jardins d'enfant et crèches combinés dans un même bâtiment ainsi que des espaces verts. Les auteurs nous présentent dans leur article un nombre de leurs projets terminés et expliquent les principes urbanistiques de la disposition.

DK 711.4–163 (47 + 57)

Miškinis, A.

**Renewal of Klaipeda Old Town**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 9, pp. 548–551, 10 Illustrations

The author is head to the Town Planning Division in the Lithuanian Building Research Institute. A brief historic account of Klaipeda's early beginnings is followed by proposals and planning ideas for a renewal and rehabilitation of the Old Town area. Klaipeda is one of about sixty towns and villages under National Trust protection. Both the architecture and arrangement of spaces are major sources from which the Old Town of Klaipeda draws its splendour. Historically, there are many equivalents to the Old Town areas of Vilnius and Kaunas. At present, large parts of the Old Town are under complex reconstruction and renewal. They are being prepared for an accommodation of additional functions, all that being done with a view to adjusting in a harmonious way this part of the city to the growing demands of our days.

DK 711.4–163 (47 + 57)

Miskinis, A.

**548 Reconstruction de la vieille ville de Klaipeda**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, p. 548–551, 10 illustrations

L'auteur qui est le cher du departement d'urbanisme dans l'Institut de recherche scientifique du bâtiment en Lithuanie explique dans son article les considérations et planifications visantes à la reconstruction de la vieille ville de Klaipeda, commençant par les débuts du développement de la ville. Cette ville fait partie des approximativement soixante villes et communes historiques préservées. L'importance urbanistique de la vieille ville de Klaipeda est accentuée par la disposition urbanistique architecturale de ce secteur qui constitue un supplément adéquat historique des zones de vieille ville de Vilnius et Kaunas. On s'efforce en ce moment de reconstruire des secteurs complexes de la zone de vieille ville et de préparer l'intégration des fonctions nouvelles. L'objectif principal de ces projets est l'adaptation harmonieuse de ce quartier aux besoins et demandes modernes.

DK 711.4–163.003/.004 (45)

Krenz, G.

**Venice – "Wonderful Town on Islets" at Threshold of Death?**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) No. 9, pp. 552–558, 19 illustrations

Venice, the unique model of city design, is threatened by decay and ruin. Nome of many appeals so far launched to rescue the city has led to visible results, since necessary action is rendered impossible by economic interest of some big industrial corporations. Technical and scientific proposals have been worked out to save the city. Their implementation, however, will depend primarily on changes in society.

DK 711.4–163.003/.004 (45)

Krenz, G.

**552 Venise – la « ville miraculeuse d'île » va-t-elle mourir?**

Architektur der DDR, Berlin 24 (1975) 9, p. 552–568, 19 illustrations

Venise, cet exemple unique de l'architecture est menacée de décadence et ruine. Tous les appels qui furent lancés en faveur de la préservation de cette ville n'ont pas encore eu des résultats visibles praticables, parceque les mesures nécessaires furent entravées par des intérêts économiques des cartels industriels importants. Les propositions techniques visantes à la préservation de la ville se trouvent sur la table, leur réalisation, cepedant, dépend tout d'abord d'un changement des relations sociales.

**Städtebau sozialistischer Länder**

Wohnen in Städten

Kress · Rietdorf Planung und Gestaltung der Wohngebiete

Herausgegeben von der
Bauakademie der DDR,
Institut für
Städtebau und Architektur

1. Auflage,
288 Seiten,
351 Abbildungen,
100 Tafeln,
Leinen,
50,50 Mark,
Bestellnummer: 561 460 4

Bitte richten Sie Ihre
Bestellungen an den
örtlichen Buchhandel

Kress / Rietdorf

# Wohnen in Städten

**Planung und Gestaltung der Wohngebiete**

Aus der direkten Zusammenarbeit zwischen dem Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR und dem Zentralen Wissenschaftlichen Forschungs- und Projektierungsinstitut Städtebau Moskau haben sich wichtige Impulse für die vorliegende Veröffentlichung ergeben. In dem Buch wird vordringlich auf die Verbesserung der Wohnverhältnisse für unsere Bevölkerung, insbesondere der Arbeiter, eingegangen. Dabei geht es hier nicht nur um die Errichtung von Wohnungen, Kindergärten, Kinderkrippen, Schulen, von Kaufhallen, Dienstleistungseinrichtungen und Feierabendheimen. Das Anliegen geht weit darüber hinaus. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ist eine Wohnumwelt zu gestalten, die den tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen unserer Zeit entspricht. Hierzu vermittelt das vorliegende Buch eine Fülle von planerischen Grundlagen für die Standortwahl, für den Planungs- und Finanzierungsablauf und für die städtebaulich-funktionelle, die ökonomische und die räumlich-gestalterische Organisation der Wohngebiete.

**VEB Verlag für Bauwesen, DDR – 108 Berlin Französische Str. 13-14**



Index 31 409